AÉRO JOURNAL

N°20
BIMESTRIEL
AOÛT - SEP. 01

Le Fw 200 en opérations

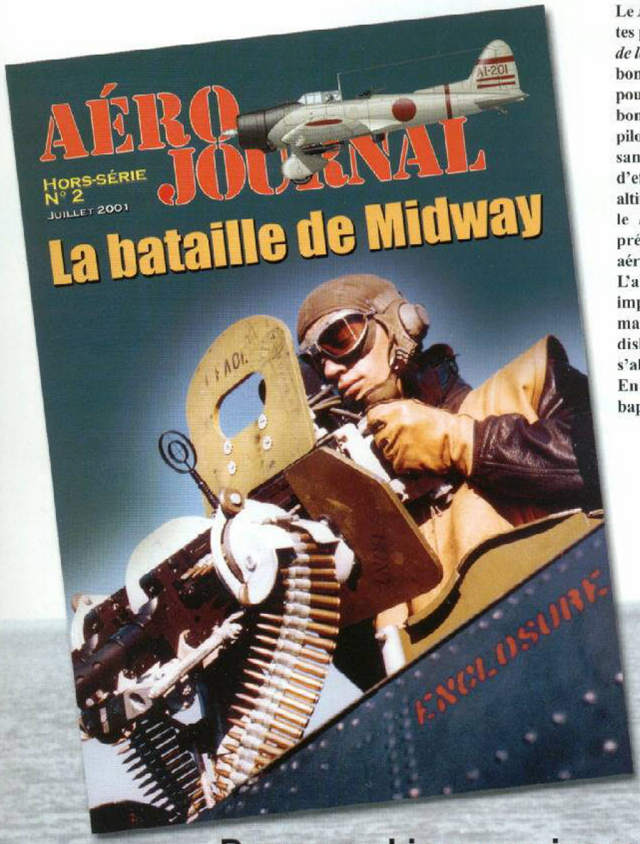
KAL007 NE RÉPOND PLUS

LES JU 88A FRANÇAIS AU COMBAT

LE 122 WING

M 4873 - 20 - 43,00 F - RD

Lofton story



Le *Major* Lofton R. Henderson s'adresse à ses pilotes par radio : « *Attaquez les deux P/A par le bâbord de la proue* ». À la grande surprise des Japonais, les bombardiers qu'ils voient arriver volent trop haut pour une attaque à la torpille et trop bas pour un bombardement en piqué. Comme la plupart des pilotes de la VMSB-241 ont une instruction insuffisante sur Dauntless, Henderson a décidé d'effectuer une attaque en semi-piqué depuis une altitude de 1 200 mètres. Les SBD se dirigent vers le *Hiryû* et le *Sôryû*. Une dizaine de *Zéro* se présente à leur rencontre, mais l'artillerie antiaérienne se déchaîne.

L'appareil de Henderson encaisse plusieurs impacts et son aile gauche prend feu. Il tente de maintenir l'appareil en ligne de vol pour ne pas disloquer sa formation. Il n'y parvient pas et s'abîme en mer.

En hommage, le terrain de Guadalcanal sera baptisé Henderson Field par le corps des Marines.

Dans vos kiosques jusqu'au 25 août
ou
par correspondance (voir page 74)

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

Il faut sauver les avions Ryan

Les récents accidents de « warbirds », dont certains ont entraîné la mort du pilote, posent à nouveau la question de la sauvegarde du patrimoine aéronautique mondial.
Certes, les avions sont faits pour voler, mais ne devrait-on pas interdire l'exhibition d'appareils dont il n'existe plus qu'un seul exemplaire en état (comme c'était le cas du Dewoitine 520 perdu lors d'un meeting il y a quelques années) ?
Le fait de disposer des moyens financiers nécessaires à l'achat d'un château de la Renaissance ne vous donne pas le droit d'en faire ce que vous voulez. En France, il existe des lois sur la sauvegarde du patrimoine national.
Mais, les avions anciens n'ont pas retenu l'attention de l'UNESCO. On peut comprendre qu'il existe d'autres types de patrimoines à classer en priorité. De ce fait, n'importe qui, du moins qu'il en ait les moyens, peut s'offrir un avion rare et ancien et en faire n'importe quoi.
Je comprends que la perspective de voir tous ces beaux avions enfermés dans un musée ne réjouisse pas les vrais amateurs de l'aviation. Mais, entre une destruction programmée (simple loi statistique) et une préservation forcée, il ne devrait pas y avoir photo.
Les musées, eux-mêmes, ont bien changé depuis plusieurs années. Ils ne sont plus, sauf rares exceptions, ces hangars obscurs et poussiéreux qui sentaient la graisse et la mort. Il est cependant une chose qui n'a jamais vraiment changé : leur budget !
Nous déplorons tous le désintérêt total des pouvoirs publics envers le patrimoine d'une nation qui a appris au monde entier à construire des avions et à voler. Mais, combien de passionnés français fréquentent-ils les musées avec assiduité ?
Dans les allées du Musée de l'Air et de l'Espace, les seuls visiteurs à parler français sont... suisses ou belges ! J'exagère ? Oui, mais à peine.
On a beau jeu de pleurer l'envoi au pilon des derniers exemplaires de tel ou tel appareil dans les années soixante ou soixante-dix. Qu'avons-nous fait, nous, vous, moi, pour les protéger ? Pas grand chose, parce que dans ce domaine – comme dans bien d'autres, nous pensons tous que c'est aux pouvoirs publics d'intervenir. Il faut se rendre à l'évidence : dans ce domaine, l'Etat providence n'existe pas.
Critiquer l'absence de volonté politique est une chose, mais quand il n'existe pas une véritable volonté populaire pour la soutenir, cette désaffection s'explique sans mal.
Il existe en France de nombreux petits musées – petits par la superficie – nés de la seule volonté de bénévoles qui consacrent leur temps et parfois leur argent dans ce qu'ils considèrent comme un devoir de mémoire. Combien d'entre nous ont-ils entendu parler du musée de Vraux ou de celui de la BA 102, pourtant remarquables ?
Or, leurs « conservateurs » se plaignent bien davantage de la désaffection du public que du manque de subventions.
Tant que les passionnés n'auront pas conscience que la balle est dans leur camp, rien ne changera.

CJE

AÉRO-JOURNAL N° 20 – Août- septembre 2001

Magazine bimestriel édité par Aéro-Editions, S.A.R.L. au capital de F. 50 000 immatriculée au RCS d'Auch, SIRET 418 838 934 00028.
Commission paritaire : 77345
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution.
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Reponsable de la publication pour la Belgique : J-Ph. Tondeur, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :
AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry 32500 Fleurance
(Tel : 05.62.06.03.00 - fax : 05.62.64.05.22 - e-mail : aeroeditions@free.fr)
Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : F. 43,oo (France) ou Euro 6,56.

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Editions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 Une guerre de pauvres
Mis sur pied avec du matériel capturé aux Allemands, le groupe Dor (futur GB 1/31) prend part aux opérations aériennes contre les poches de l'Atlantique.

12 La terreur de l'Atlantique
Brillante improvisation, le Fw 200 va jouer un rôle capital dans la bataille de l'Atlantique, contraignant les Alliés à parer au plus pressé.

24 122 *Wing*
Escadre d'élite, regroupant les meilleurs *Squadrons* sur Tempest, le 122 *Wing* va non seulement assurer la maîtrise des cieux dans le nord de l'Allemagne, mais aussi paralyser tout trafic routier et ferroviaire dans les trois derniers mois de la guerre.

36 L'œil du *Warspite*
Comment un pilote de Seafire engagé dans des missions de réglage d'artillerie pendant le débarquement de Normandie va se retrouver titulaire d'une victoire aérienne confirmée.

40 KAL 007 ne répond plus
Dans la triste affaire de la disparition du Boeing 747 des Korean Air Lines tout est surprenant. La conclusion de l'auteur ne l'est ni plus ni moins que toutes les autres hypothèses qui ont été avancées.

52 Vol au-dessus d'un nid de V-2
Inquiets de ce qui se passe à Peenemünde, à moins de 150 km de leurs côtes, les Suédois y envoient plusieurs avions de reconnaissance – non sans casse.

55 Les « nanars » de la RAAF
Contraints de faire flèche de tout bois, les Australiens mettent en œuvre des Dornier 24 empruntés aux Hollandais et des PBM Mariner pour le secours en mer et le transport.

59 Dans les geôles de Vichy
Le récit de la captivité d'un aviateur canadien fait prisonnier au Dahomey.

62 La chasse française (20) : le GC II/5 (I)

Nous informons les puristes que, pour des raisons esthétiques, la photo de couverture a été retournée.
Merci de ne pas nous écrire pour nous le signaler. Nous le savons.

Une gu

UNE GUERRE DE PAUVRES, tel peut être le qualificatif des opérations aériennes menées par l'armée de l'Air contre les poches de l'Atlantique. Contraintes à utiliser du matériel de « récup », les unités ont dû faire face à de nombreux problèmes d'intendance et à des cascades d'ennuis techniques. Ce fut le cas du groupe Dor, futur GB 1/31, équipé de Junkers 88, dont le taux de disponibilité n'a pas été souvent le point fort.

erre de pauvres

Le groupe Dor au combat

À l'inverse du groupe Doret [1], le groupe Dor ne s'inscrit pas directement dans l'histoire de la résistance de la région R4 (Midi-Pyrénées). En effet, alors que la création d'une unité de chasse sur Dewoitine D.520 a été décidée dès le 25 mai 1944, celle d'une unité de bombardement n'intervient qu'après la libération de la region toulousaine. Cependant, la mise sur pied de cette unité s'appuie sur les structures Résistance-Air pré-existantes et ce groupe opère au début au profit de l'état-major FFI.

L'ordre de création du groupe Dor est signé en date du 28 août 1944 par le commandant Pélissié, commandant les « troupes aériennes FFI » de la région Toulouse. Ce dernier charge le capitaine Dor de mettre sur pied un groupe de bombardement en récupérant les Junkers Ju 88A-4 disponibles à Blagnac, où ils étaient réparés pour le compte de la Luftwaffe par les soins de la SNCASE.

Jacques Dor est un pilote de grande expérience. Ce polytechnicien, ingénieur de Sup Aero, alors âgé de 38 ans, est pilote au centre d'essais du matériel d'armement CE 372, à Cazaux lorsque la guerre éclate. En juin 1942, il est affecté au centre de réception des avions de série à St Martin-du-Touch (banlieue de Toulouse), puis il est mis en congé d'armistice en avril 1943. Il s'occupe des œuvres sociales de l'armée de l'Air dissoute avant d'être rappelé à la défense aérienne du territoire en mars 1944. C'est sans doute à cette époque qu'il noue des relations avec les principaux organisateurs de la Résistance dans la région toulousaine.

La tâche qui l'attend est loin d'être simple. Les avions « disponibles » ne peuvent pas voler sans une complète révision et cette opération prend du temps. Bien qu'ayant été relativement épargnée lors du départ des Allemands, la base de Blagnac porte les stigmates de dix-huit mois

Le 16 septembre 1944, le général De Gaulle rend visite à Toulouse et se fait présenter le personnel des groupes Doret et Dor.
On lui présentera par la même occasion les deux premiers Ju 88A qui ne seront livrés au groupe Dor que quelques jours plus tard.
(Collection J. Mutin)

Ju 88 français

Au terme d'une mission le 18 décembre 1944, le n° 5 va se poser à Cognac. L'avion porte toujours les bandes noires et blanches. On notera la différence du camouflage entre le capot gauche et le droit. (Collection J. Mutin)

d'occupation, mais aussi des bombardements alliés. Dor prend ses fonctions le 4 septembre et s'attache sans délai à préparer l'arrivée des équipages et des mécaniciens avec l'aide du commandant Saget, commandant la compagnie administrative de l'Air de Blagnac. L'état-major du groupe s'installe dans les locaux de l'ancien atelier industriel de l'Air, annexés par la SNCASE.

Le 13 septembre, une note de service signée par le commandant Pélissié consacre la création officielle du groupe de bombardement Dor, « *un groupe de bombardement à deux escadrilles* » avec une dotation de 13 avions. Ça, c'est la théorie, parce que la remise en état des Ju 88A-4 s'avèrera beaucoup plus longue que prévu et les appareils n'arriveront qu'au compte-gouttes.

De nombreuses rechanges avaient été dissimulées par les Allemands dans des garages particuliers à Toulouse.

Les pilotes et mécaniciens sont arrivés entre-temps, parmi lesquels le capitaine Sautier, un ancien pilote du CEMA que Dor connaît bien et dont il fait son adjoint. Le noyau du groupe ne comporte alors que sept pilotes (dont trois officiers), deux radio navigants, cinq mécaniciens (dont un officier) et deux armuriers. Le personnel est logé en ville (la plupart des sous-officiers habitent Toulouse). La décision est prise de créer un cantonnement afin de regrouper les services techniques autour des avions. La première des huit baraques est montée le 17 octobre sur un site occupé par l'actuel aérogare de Blagnac. Par chance, les Allemands ont abandonné des stocks incroyables d'outils et de quincaillerie introuvables dans le commerce à cette époque. Deux hangars Mistral laissés par les Allemands à Balma sont remontés à côté des baraques. Le cantonnement ne sera pas terminé avant le 19 mars 1945... le lendemain du déménagement du groupe pour Cazaux.

Le premier appareil (n° 1) est contre-réceptionné par Dor lui-même le 20 septembre. Petit à petit, tous les pilotes sont lâchés sur cet avion, rejoint neuf jours plus tard par un second (n° 2). La question du matériel aéro est alors plutôt préoccupante, comme le rappelle Louis Legros, officier mécanicien au groupe [2] :

« *En dehors des pièces de rechange récupérées dans les usines, nous en avons également trouvé beaucoup dans le quartier Bourrassol à Toulouse. Les Allemands avaient en effet dispersé dans les garages des villas du quartier beaucoup de petites rechanges (avions et moteur) ainsi que des moteurs complets, prêts à l'emploi. Ce quartier était tenu par le guerillos espagnols et il a fallu discuter dur pour enlever toutes ces pièces, dont ils ne pouvaient cependant rien faire. C'est surtout par troc d'essence que nous avons pu récupérer ces rechanges ainsi que les premières armes nécessaires à la garde des avions sur le terrain de Blagnac.* »

L'essence et les munitions proviennent des stocks allemands. Sur les Ju 88, il est impossible d'utiliser les bombes américaines dont le système d'arrimage est différent.

Sur le plan tactique, le groupe dépend du colonel Adeline, commandant les troupes FFI engagées contre les forces allemandes repliées dans le secteur de Royan et de la pointe de Graves.

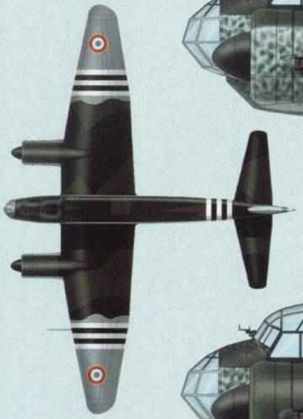
Le 2 octobre, un appareil photo Labrely est monté sur le Ju 88A n° 2. Les Français manquent, en effet, d'informations sur le déploiement des forces allemandes repliées dans le secteur qui ne va tarder à être appelé les poches de l'Atlantique.

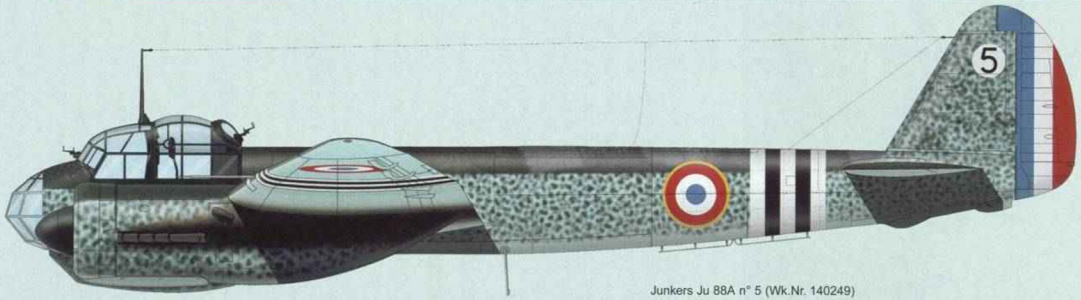
Le 4 octobre, Dor reprend son grade de commandant (à titre temporaire – il le sera à titre définitif le 25 mars 1945).

La première mission offensive est prévue le 9 octobre, mais

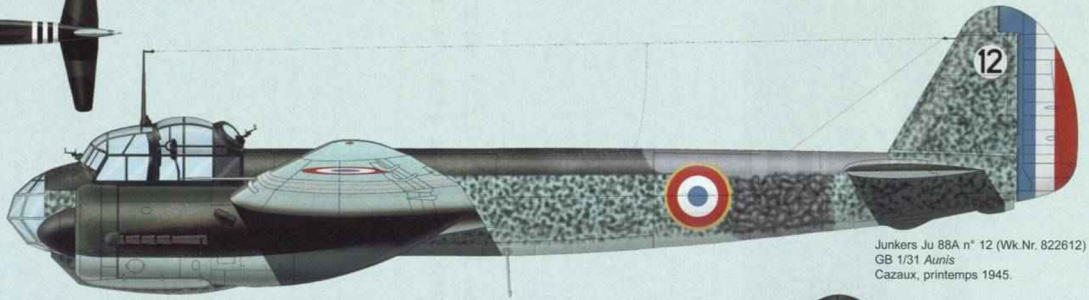
Un des tout premiers Ju 88 affectés au groupe Dor, probablement le n° 2, recordman des missions avec un total de 47, ce qui constitue un exploit remarquable pour un appareil en butte à de fréquentes pannes. (Photo Genet, via J. Mutin)

Cette vue en plan du n° 5 montre que l'extrémité des extrados avait été repeinte en gris pour masquer les croix allemandes.





Junkers Ju 88A n° 5 (Wk.Nr. 140249)
Groupe Dor
Toulouse-Blagnac, novembre 1944.



Junkers Ju 88A n° 12 (Wk.Nr. 822612)
GB 1/31 *Aunis*
Cazaux, printemps 1945.

Junkers Ju 88A n° 22 (AAB-1 n° 7)
GB 1/31 *Aunis*
Cazaux, 8 mai 1945.

© P.A. Tilley - 2001

Le Ju 88 n° 15, avec au second plan un AAB-1, en bordure de la piste de Cazaux. Bien que perçu tardivement (7 avril), il n'en effectuera pas moins 12 missions (Collection J. Mutin)

elle doit être décommandée en raison d'un plafond insuffisant, mais aussi parce que le Ju 88A n° 1 est accidenté au décollage par l'adjudant Ader. L'appareil devra être radié.

Deux autres avions (n° 3 et 4) sont pris en compte les 12 et 13 octobre et la première mission officielle se déroule le 19 (avions n° 2 et 4) au-dessus de Royan. Le commandant Dor, qui n'hésite pas à payer de sa personne, tient à conduire cette première mission à bord du n° 2. Les deux Junkers larguent chacun deux bombes de 250 kg et dix de 50 sur l'hôtel Océanic.

Pour éviter les énumérations longues et fastidieuses, nous ne détaillerons pas toutes les missions réalisées par le groupe Dor; leurs statistiques sont reprises en annexe.

Début janvier, tous les Ju 88 du 1/31 sont immobilisés par suite de pannes ou de pénurie de rechanges.

Onze sorties sont effectuées au cours du mois d'octobre, mais seulement sept le mois suivant. Le groupe est handicapé par le faible taux de disponibilité de ses avions, qui doivent également servir à la formation des équipages et aux liaisons avec les différents états-majors.

Le 13 novembre, le groupe est endeuillé par sa première perte. Peu après le décollage, pour une raison inconnue, le Ju 88 n° 6 décroche, racle le sol de l'aile gauche et percute le mur d'une ferme près de Colomiers, entraînant dans la mort les quatre membres de son équipage (capitaine Oberty, sergent-chef Mazières, adjudants Galland et Nicol).

Comme on l'a vu pour le groupe Doret, l'état-major général de l'armée de l'Air ne souhaite pas laisser le groupe Dor sous le commandement des FFI, mais désire le récupérer sans délai en son giron. C'est chose faite en date du 13 novembre, quand la décision ministérielle DM 649/EMGAA le rebaptise GB 1/31 *Aunis* avec effet au 1er décembre 1944. Entre ces deux dates, le commandant Dor est convoqué au ministère de l'Air à Paris pour y prendre ses ordres et le général de Vitrolles vient à Blagnac pour une inspection.

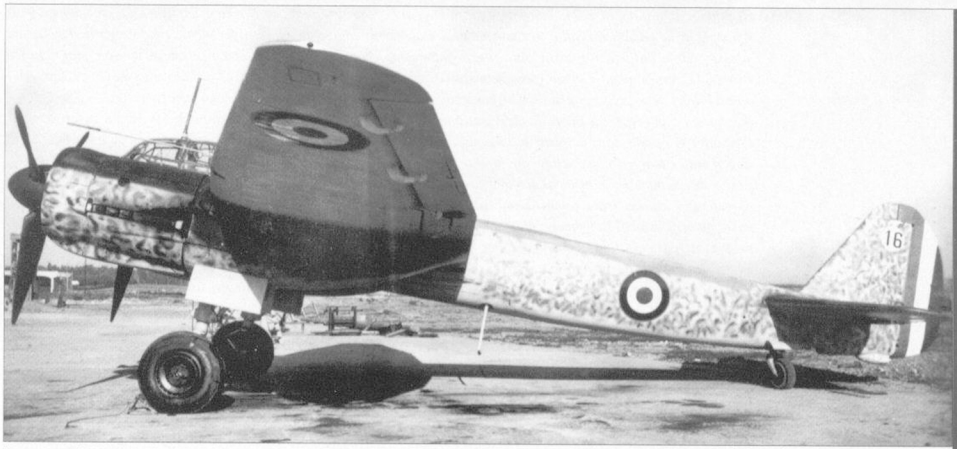
Le 1/31 dépend désormais des forces aériennes de l'Atlantique du général Corniglion-Molinier. Celles-ci regroupent les GB 1/18 *Vendée*, 1/34 *Béarn*, 3/33 *Périgord* et les flottilles 3FB et 4FB de l'Aéronautique navale.

Le mauvais temps persistant empêche l'exécution de nouvelles missions (on ne compte que 16 sorties en décembre) et gêne les équipages dans leur entraînement. Une éclaircie dans l'après-midi du 7 décembre permet à trois Ju 88 de décoller. Les pilotes s'entraînent au vol en formation et les mitrailleurs-bombardiers se familiarisent avec le viseur. Malheureusement, le n° 4, qui semble avoir décollé normalement, bascule brutalement et percute en bordure de piste une vieille masure que les Allemands avaient dynamitée. Les quatre membres de l'équipage (adjudant-chef Coudoux, pilote, sergent Bonnafous, mitrailleur-bombardier, adjudant-chef Reulet, radio, et sergent Lagrasselle, mécanicien) sont tués.

Le 15 décembre, le général Corniglion-Molinier débarque à Blagnac sans crier gare et exige de prendre part à une mission de bombardement. Le temps est exécrable, mais le commandant Dor s'exécute, emmenant avec lui son passager de marque à bord du n° 5. Il largue ses bombes au jugé dans la crasse au-dessus de Royan et ramène à Toulouse un général satisfait.

Malgré la livraison du n° 9 le 22 décembre, la dotation du 1/31 reste bien insuffisante : six avions seulement. Or, ceux-ci tombent de plus en plus fréquemment en panne, à tel point que le 2 janvier 1945, les six avions sont immobilisés par suite d'ennuis de moteur. Il s'agit, peut-être, du résultat de sabotages trop bien dissimulés, même si on a souvent exagéré l'ampleur du phénomène. Par ailleurs, le groupe commence à souffrir d'une pénurie de liquide de freins. Le général Bouscat, chef d'état-major de l'armée de l'Air, qui rend visite au 1/31 le 10 janvier s'émeut de cette situation et promet de rééquiper le groupe en matériel plus moderne dès que possible. Ce ne sera qu'un vœu pieux, car les avions de combat performants sont réservés en priorité aux unités qui combattent au-dessus de l'Alsace et de l'Allemagne.

Le 11 janvier, le n° 10 qui vient juste d'arriver grille un moteur lors de son vol de contre-réception ! Le 16, le n° 3, qui a été équipé d'une caméra, est placé pendant six



Très belle étude du n° 16 à Blagnac.
On notera que les Ju 88 volaient sans armement défensif, mais comme les supports avec le dispositif de visée étaient fixés à une rotule, ils ont été laissés en place.
(Collection Ph. Ricco)

jours sous les ordres directs de l'état-major des FAA à Cognac. Ses missions consistent à photographier les objectifs et les résultats des bombardements sur Oléron et la région de La Rochelle. Le 20 janvier, une violente tempête arrache le toit des baraques du groupe.

Interrompues depuis le 1er janvier, les missions offensives reprennent le 22; en excluant les quatre sorties de reconnaissance du n° 3, le groupe n'aura effectué que sept sorties de bombardement courant janvier. Le 28, au départ d'une mission, le lieutenant Mathon qui vient d'arriver au groupe, se fait happer par une hélice et est tué sur le coup.

Comme le GB 1/34 *Béarn*, qui se bat également au-dessus des poches de l'Atlantique depuis Bordeaux-Mérignac, doit partir pour l'Afrique du Nord afin d'être transformé sur B-26 Marauder, il est décidé que ses avions serviront à former la deuxième escadrille du GB 1/31. De ce fait, le 20 janvier, le capitaine Sautier se présente à la tête d'un détachement pour prendre en charge les trois Douglas DB-7 et cinq Martin 167F qui seront définitivement affectés au groupe *Aunis* le 20 février. Leur histoire a été contée dans deux précédents numéros d'Aéro-Journal.

Le mois de février s'ouvre tragiquement. En mission photographique au-dessus d'Oléron, le n° 3 est touché par un obus de *flak*, ainsi que le consigne le rapport d'enquête :

« *Effectuant une mission photo sur l'île d'Oléron, l'avion allait aborder l'île lorsqu'il fut entouré d'éclatements de DCA. L'appareil se mit en virage et au même moment se produisit une baisse de régime simultanée des deux moteurs.*

Ju 88 français

L'équipage crut d'abord à une manœuvre du pilote pour échapper à la DCA. En réalité, les commandes étaient atteintes et le palonnier n'avait plus son débattement normal. Le commandant d'avion [sous-lieutenant Nimier] *donna l'ordre de se préparer à utiliser les parachutes. Mais les moteurs ayant repris, le pilote dit qu'il pouvait ramener l'appareil. Il réussit ainsi à sortir de la zone allemande. Cependant, l'avion volait incliné sur le côté gauche et perdait de l'altitude, les moteurs ne donnant pas leur régime normal. Des témoins (sans compétence aéronautique) qui virent passer l'avion à Tuillebourg, dirent qu'il volait lentement et ne paraissait pas pouvoir monter, mais que les moteurs tournaient régulièrement.*

« L'atterrissage en campagne était donc inévitable. L'avion se posa train rentré dans un champ de 5000 m de long environ après avoir franchi de justesse un ravin boisé, cassant même quelques branches aux arbustes qui bordaient le ravin. Le choc fut très dur. Les moteurs et le fuselage ont laissé des traces profondes dans la terre. L'avion a touché le sol toujours incliné à gauche. [...] *Le feu se déclare aussitôt et gagne rapidement tout l'avion.*

« Tout l'équipage avait été blessé au premier choc. Le sous-lieutenant Nimier réussit à sortir seul et à se traîner assez loin de l'appareil. Le sergent-chef Dubois [radio], *ne se rendant pas compte qu'il avait la cuisse gauche brisée, voulut sortir le mécanicien* [sergent Séverac] *qui était tombé au fond du fuselage et paraissait inanimé. Il tomba à son tour au fond de l'avion. Des témoins de l'accident accourus immédiatement réussirent à le sortir avant que l'incendie ne se soit étendu. À ce moment, le réservoir gauche fusa et le vent rabattit les flammes sur le fuselage. L'adjudant-chef Prunier* [pilote], *qui vivait encore, ne put être retiré de l'avion. Trois personnes présentes, ne pouvant approcher, lui tendirent une perche à laquelle il se cramponna, mais malgré leur efforts, il fut impossible de le sortir. Il paraissait être attaché par la ceinture et ne pas pouvoir bouger. Le feu s'étendait rapidement et les sauveteurs durent l'abandonner pour ne pas être brûlés eux-mêmes. »*

Malheureusement, le mois de février ne se termine pas mieux. Le 23, six avions sont partis en mission à 8h15 sur la pointe de la Coubre, mais l'un d'entre eux (n° 7) ne rentre pas. Deux équipiers ont vu l'appareil dégager sur sa gauche en piqué accentué. Des témoins ont aperçu des parachutes vers Cémussac (en zone allemande). L'appareil a été atteint par la *flak* et deux membres d'équipage ont sauté (sergents Quilichini et Caylus), mais ils sont tombés dans l'estuaire de la Gironde et périssent noyés (seul le corps de Caylus sera retrouvé). Les deux autres (adjudant-chef Rault et sergent Espié) sont tués en tentant d'atterrir. Les Allemands rendront le portefeuille des deux aviateurs aux Français.

En février, le 1/31 accomplit 28 sorties. À la fin du mois, il aligne 9 Ju 88, dont 6 disponibles et compte désormais 30 officiers, 135 sous-officiers et 75 hommes de troupe.

La *Flak* allemande, toujours aussi dangereuse, abat deux Junkers au cours du mois de février 1945.

La première quinzaine de mars est marquée par une intense activité. Le temps est plus clément et les pannes moins nombreuses. Toutefois, les missions sont interrompues pendant quelques jours, le temps pour le 1/31 de s'installer sur sa nouvelle base, à Cazaux. Le déménagement était devenu indispensable depuis de longues semaines, en raison de l'engorgement de Toulouse. En outre, la base de Cazaux, qui a moins souffert des affres de la guerre, se trouve beaucoup plus proche des objectifs.

Le 25 mars, les deux premiers AAB-1, des Junkers 88 fabriqués par les ateliers aéronautiques de Boulogne, parviennent au groupe. En effet, dans le cadre de la relance de l'industrie aéronautique nationale, le minis-

Ci-dessous : le n° 5 au départ d'une mission le 23 février 1945. L'appareil est armé de deux bombes de 250 kg et deux de 100 sous la partie centrale de la voilure, une combinaison largement utilisée par le GB 1/31 *Aunis*. L'appareil est reconnaissable à son capot droit camouflé en deux tons de vert et à son capot gauche moucheté. On notera la différence du camouflage sur la partie arrière du fuselage, où les bandes noires et blanches ont été repeintes. L'extrémité des pales d'hélice était peinte en jaune. (D.R.)

tère de l'Air a signé le marché 10/44 en date du 2 octobre 1944 portant sur la fabrication de 83 exemplaires, ramenée à 67 en février 1946 (après l'absorption des AAB par la SNCASE en septembre 1945). L'avantage pour le groupe *Aunis*, c'est qu'il s'agit d'avions remis à neufs et non plus d'anciens modèles hâtivement réparés. Toutefois, le groupe n'en touchera que six, dont le dernier... le jour de la victoire.

Le mois d'avril sera marqué par une intense activité. Maintenant, le groupe peut aligner une douzaine d'appareils (Ju 88, DB-7 et Martin 167F) à chaque mission. Le 13 avril est déclenchée l'opération « Vénérable », destinée à nettoyer les derniers foyers de résistance allemands dans la poche de Royan et à la pointe de Grave.

Ce même jour, au retour de mission, le n° 17 atterrit sur le ventre; le sergent-chef Clerc et le sergent Gerbaud sautent avant l'arrêt de l'avion et se tuent.

On dénombre 20 sorties des Ju 88 le 13 avril, 17 le 14, 10 le 15, 20 le 16, 18 le 17 et 18 le 18. Le 20 avril, les opérations cessent.

Le 19 avril, le n° 21 qui a été pris en compte deux jours plus tôt, connaît un ennui au moteur gauche et doit se poser en catastrophe sur une plage près du cap Ferret. Les quatre membres de l'équipage sont blessés superficiellement; l'épave sera « avalée » par la marée haute.

Après une accalmie, les opérations reprennent le 25 avril au-dessus de l'île d'Oléron. Le 30 avril se déroule l'ultime mission de guerre du GB 1/31 *Aunis*. Une semaine plus tard, c'est l'annonce de la capitulation de l'Allemagne.

Le 18 juin 1945, le 1/31 participe au grand défilé au-dessus des Champs-Élysées. L'un des appareils, dont un moteur s'est arrêté, doit dégager brutalement. Le n° 9, qui est bien involontairement contraint à le suivre dans sa manœuvre pour éviter la collision, subit une panne de moteur à son tour; il glisse sur l'aile et s'écrase au sol, entraînant tout son équipage dans la mort.

Le 7 juillet, le commandant Dor est appelé à d'autres fonctions. Le GB 1/31 ne survivra pas à son départ.

La carrière du Ju 88A n'est pas achevée pour autant, elle se poursuivra au sein de l'escadrille de police et de surveillance EPS 1/81 en Tunisie, mais également dans les différents centres d'essais de l'armée de l'Air.

Un AAB-1 à Cazaux, facilement reconnaissable à son fini « vert SNCF ».
Il s'agit du n° 22, le dernier perçu par le GB 1/31, le 8 mai 1945.
Il portait sur la dérive l'inscription « Ju 88 » et en-dessous « AAB n° 7 ».
(Collection J. Mutin

Les Ju 88A-4 du GB 1/31 *Aunis*

N°	Wk.Nr.	Réception	Nbre missions	Date destruction	
1	822916	20.09.44	-	09.10.44	accident
2	1295	29.09.44	47		
3	1259/2002	12.10.44	10	01.02.45	*Flak*
4	1024	13.10.44	6	07.12.44	accident
5	140249	02.11.44	29		
6	430767	03.11.44	2	13.11.44	accident
7	822614	24.11.44	4	23.02.45	accident
8	822632	14.12.44	39		
9	883681	22.12.44	17	18.06.45	accident
10	883781	11.01.45	19	04.07.45	accident
11	822595	19.01.45	27	03.05.45	accident
12	822612	19.01.45	30		
13	430688	16.02.45	24		
14	301530	13.03.45	18		
15	822922	07.04.45	12		
16	6642	08.05.45	-		
17	AAB 2	25.03.45	4		
18	AAB 3	25.03.45	7	23.06.45	accident
19	AAB 4	08.04.45	15		
20	AAB 6	19.04.45	1		
21	AAB 5	17.04.45	1	19.04.45	accident
22	AAB 7	08.05.45	-		

Tous les avions portant un *Werk Nummer* allemand ont été livrés par la SNCASE de Toulouse, les autres par les Ateliers Aéronautiques de Boulogne.
On notera que le n° 3 porte deux *Werk Nummern*, montrant qu'il a été assemblé à partir d'éléments provenant de deux appareils différents.

[1] Pour davantage de détails, nous invitons le lecteur à relire les articles déjà parus dans Aéro-Journal au sujet des avions utilisés par les FFI, mais aussi au-dessus des poches de l'Atlantique : n° 1 (le DB-7 au combat), n° 6 (le groupe Doret) et n° 8 (le Glenn au combat).
[2] *Résistance R4*, n° 9, septembre 1979.

LA TERREUR DE

Jerry C. Scutts

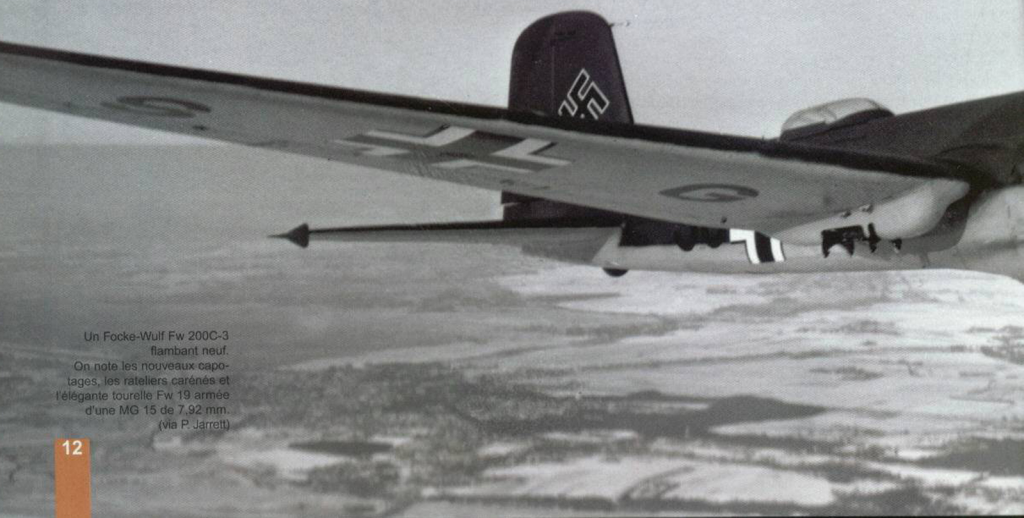
FACE AU BESOIN pressant d'un avion de reconnaissance maritime pour le soutien des* U-Boote *de la Kriegsmarine, la Luftwaffe se rabat sur la militarisation d'un quadrimoteur civil. Une improvisation géniale, non dénuée de problèmes en tout genre, qui va pourtant devenir rapidement pour les Alliés « la terreur de l'Atlantique ».

De tous les multimoteurs à long rayon d'action développés en Allemagne avant la guerre, seul le Focke-Wulf Fw 200 Condor se trouve non seulement en service au sein de la compagnie aérienne nationale, mais aussi en cours de production lorsque le conflit éclate. L'amiral Karl Doenitz, qui cherche un avion de patrouille maritime pour soutenir l'action de ses sous-marins, arrête tout naturellement son choix sur le Fw 200. L'adaptation de cet élégant avion de ligne aux besoins militaires semble la seule solution viable à ses yeux.

Par chance pour lui, bien avant le conflit, le *Hauptmann* Edgar Petersen, officier de navigation du X. *Fliegerkorps* (le commandement dédié aux opérations de lutte maritime), a déjà envisagé la mise en œuvre du Condor dans ce cadre. Lorsque ce commandement est mis sur pied le 1er août 1939, Petersen placé sous les ordres du *Major* Martin Harlinghausen, organise une école pour les équipages de lutte maritime à Oldenburg et forme une *Fernaufklarungsstaffel* (escadrille de reconnaissance à long rayon d'action) placée sous les ordres du chef d'état-major de la Luftwaffe, Hans Jeschonneck.

Focke-Wulf avait déjà produit une version militaire de son Fw 200 Condor, le KC-1, dont la compagnie civile japonaise Dai Nippon Koku KK avait commandé cinq exemplaires. Ceux-ci ne seront jamais livrés, mais formeront le premier lot des neuf Fw 200A-0 destinés à la Luftwaffe. Six sont livrés à l'escadrille de Petersen en septembre 1939 et l'unité s'installe de manière permanente à Brême le 1er octobre.

La version A-0 ne possède que le strict minimum en



Un Focke-Wulf Fw 200C-3 flambant neuf. On note les nouveaux capotages, les rateliers carénés et l'élégante tourelle Fw 19 armée d'une MG 15 de 7,92 mm. (via P. Jarrett)

Focke-Wulf Fw 200
L'ATLANTIQUE

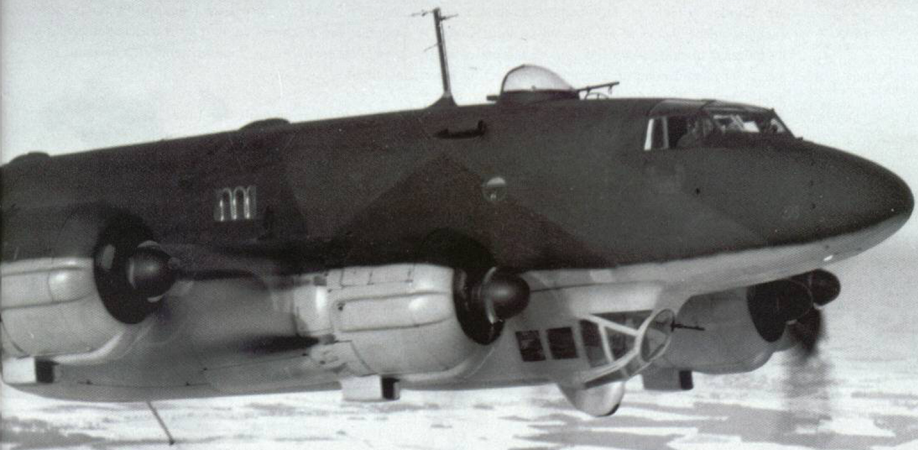
matière d'armement, à savoir trois mitrailleuses MG 15 de 7,9 mm et deux caméras. Elle dispose d'une autonomie supérieure à celle de la version civile grâce à l'installation de cinq réservoirs à la place des sièges dans la cabine.

L'escadrille devient groupe

Devenue la seule escadrille opérationnelle de la nouvelle *Kampfgeschwader* 40, l'unité de Petersen passe l'hiver 39/40 à s'entraîner. Fort heureusement, la KG 40 possède dans ses rangs des pilotes rompus aux vols à longue distance, une expérience qui se révèlera un atout majeur par la suite. Parmi ces pilotes, on relève les noms des *Oberleutnant* Rudolf Mayr, *Hauptleute* Bernard Jope, Edmund Daser et Fritz Fliegel et ceux des *Leutnante* Hans Bucholz, Heinrich Schlosser et Konrad Verlohr.

La 1./KG 40, qui a effectué sa première mission de guerre le 8 avril 1940, forme le noyau du premier groupe, mis sur pied dix jours plus tard et dont Petersen est nommé *Kommandeur*. Quand l'Allemagne attaque à l'Ouest, le 10 mai 1940, les Condor patrouillent déjà depuis quelque temps au-dessus de la mer du Nord à la recherche des navires ennemis. Pendant la campagne de Norvège, ils sont utilisés pour la surveillance des unités de la Royal Navy et pour des missions de transport.

Pendant ce temps, Focke-Wulf a développé sa première véritable version militaire, le Fw 200C-1. Équipé de quatre BMW 132H de 830 ch, il est armé d'un canon MG FF de 20 mm à l'avant d'une gondole ventrale et peut emporter quatre bombes de 250 kg sur des rateliers situés sous les moteurs extérieurs, de manière à éviter de trop solliciter la structure du fuselage. L'équipage, habituellement composé de cinq hommes, comprend un pilote et un copilote, un navigateur-radio-mitrailleur, un mécanicien-mitrailleur et un mitrailleur de queue.



Réceptionnant les dix Fw 200C-1 en juin 1940, le I./KG 40 adopte le fameux insigne du monde dans un anneau et est placé sous la tutelle du *Marine Gruppe West* à Lorient en soutien des actions des *U-Boote*. En juillet, les 1. et 2./KG 40 s'installent à Bordeaux-Mérignac et la 3./KG 40 à Cognac.

Mouillage de mines

Cependant, comme les opérations contre l'Angleterre reçoivent la plus haute priorité, les Condor sont appelés à une nouvelle tâche : le mouillage de mines le long de la côte anglaise. Toutefois, les douze premières sorties effectuées depuis Brest pour mouiller deux mines de 1 000 kg par avion, s'avèrent horriblement coûteuses. Avec un taux de pertes supérieur à 16%, Petersen craint de perdre la totalité de ses effectifs et obtient de Jeschonnek le retour aux patrouilles maritimes à la fin du mois de juillet.

Parmi les pertes enregistrées lors de ces missions, on compte le Fw 200C-1 (F8+EH) du *Hauptmann* Richard Steszyn, abattu par la DCA anglaise le 20l juillet et celui (F8+BH) du *Hauptmann* Volkmer Zenker, contraint à s'échouer sur une plage près de Belfast le 24.

La première mission depuis Bordeaux-Mérignac a lieu le 8 août 1940 et les terrains de Stavanger-Sola et de Trondheim-Vaernes (Norvège) sont mis à la disposition du I./KG 40. De la sorte, les Condor peuvent contrôler la majeure partie du golfe de Gascogne selon des procédures de recherches circulaires, en éventail ou en circuit. Ces missions impliquent des durées de vol pouvant atteindre quatorze heures. Hormis quelques sorties nocturnes au-dessus de Liverpool en pleine bataille d'Angleterre au mois d'août 1940, les Fw 200 sont entièrement dédiés aux patrouilles maritimes. Bien que la KG 40 soit perpétuellement en sous-effectif, l'amiral Dönitz ne peut que se louer des services rendus par les Condor

Ci-contre : l'arrivée du *Hauptmann* Edgar Petersen passe difficilement inaperçue ! Cette photo a probablement été prise à Brême fin 1939. Son appareil est un Fw 200B-2, non armé, réquisitionné auprès de la DLH. On note qu'il arbore l'insigne de la KG 40 sur le nez. (ECPA)

en matière de détection de navires ennemis au profit de ses *U-Boote*.

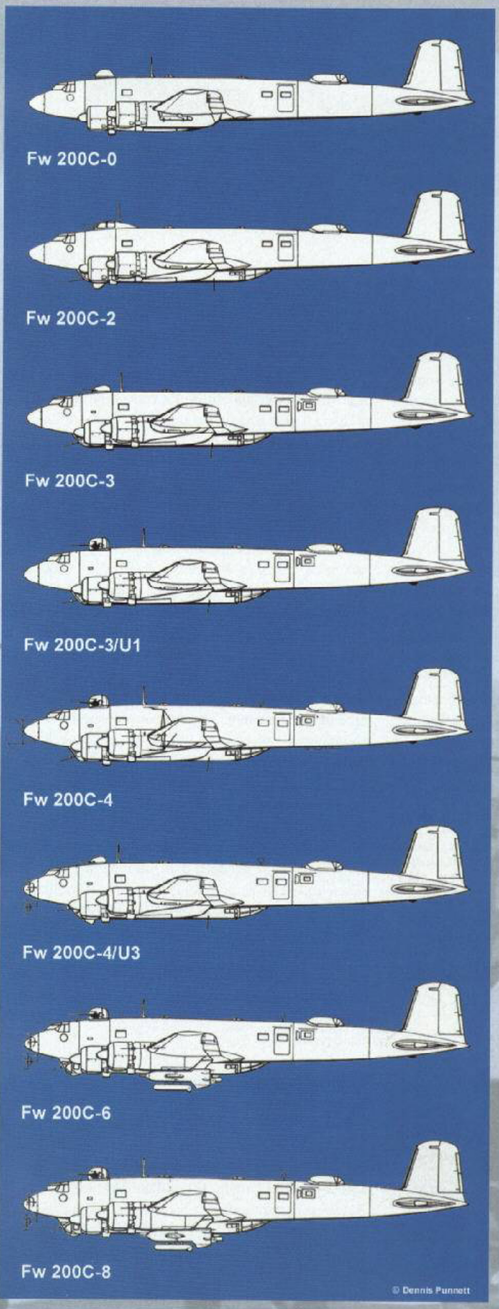
Au début de ce qui va devenir la bataille de l'Atlantique, les Condor effectuent eux-mêmes de nombreuses attaques indépendantes contre les convois alliés. Comme les premiers modèles sont dépourvus de viseur, les équipages ont mis au point une tactique efficace : un léger piqué jusqu'à 30 ou 40 mètres d'altitude, suivi d'une course parallèle à celle du navire. Cette tactique assure la mise au but d'au moins une ou deux bombes, ce qui est suffisant pour couler un cargo, cible privilégiée des Condor au début de la guerre. Même si les bombes tombent à côté, « l'arrosage » du pont à l'aide des mitrailleuses et canons de bord provoque immanquablement des incendies qui peuvent entraîner la perte du bâtiment.

Ci-dessous : le *Hauptmann* Edgar Petersen, deuxième en partant de la gauche est entouré de ses meilleurs pilotes, parmi lesquels figurent le *Hauptmann* Edmund Daser (au centre) et le *Leutnant* Bernhard Jope (deuxième en partant de la droite). (ECPA)

La KG 40 opère en toute impunité

Étant à court de patrouilleurs maritimes et de navires d'escorte, la Grande-Bretagne ne se trouve guère en position de force pour lutter contre les Condor et les sous-marins allemands. Pour repousser les attaques aériennes, les cargos sont équipés de mitrailleuses et de canons de divers calibres, ainsi que de quelques armes spéciales, comme ce canon tirant des fils d'acier destinés à littéralement « saucissonner » les avions ennemis. À courte distance, ces armes peuvent infliger de sérieux dégâts ou, au minimum, persuader les équipages allemands de porter leur attention sur des cibles moins potentiellement dangereuses.

À partir de juillet 1940, la KG 40 est à même de patrouiller dans les eaux territoriales britanniques en toute impunité, à la chasse aux chalutiers. Le premier coulé est le *Volante* en date du 12 juillet. Au moins huit petits cargos et navires de pêche sont envoyés par le fond avant la fin du mois de septembre.



Focke-Wulf Fw 200

Le Focke-Wulf Fw 200 Condor a été étudié au départ comme long-courrier pour les besoins de la compagnie nationale Deutsche Lufthansa. Le premier prototype (**Fw 200 V1**) effectue son vol initial le 27 juillet 1937. Équipé de Pratt & Whitney Hornet S1E-G développant 875 ch au décollage, il est suivi par deux autres prototypes (**V2** et **V3**), dont le dernier sera utilisé comme avion personnel par Adolf Hitler (avec l'immatriculation D-2600). Les V2 et V3 se différencient du V1 par leur dérive redessinée et leurs moteurs BMW 132G-1 (qui ne sont autres que des Pratt & Whitney Hornet produits sous licence) de seulement 720 ch.

Ces prototypes sont suivis par neuf machines de pré-série, baptisées **Fw 200A-0**, dont deux sont vendues à une compagnie brésilienne. Le 28 novembre 1938, le Fw 200A-01, rebaptisé **Fw 200S-1** pour la circonstance, effectue une liaison entre Berlin et Tokyo (avec escales) en un peu plus de 42 heures effectives de vol.

À l'automne 1938 arrive la première version de série, **Fw 200B**, déclinée en deux variantes, le **B-1** à moteurs BMW 132Dc de 850 ch et le **B-2** à moteurs BMW 132H de 830 ch. Le poids total en charge passe alors de 11 250 à 17 500 kg par rapport au A-0. En fait seul un B-1 et trois B-2 seront produits pour la DLH.

La compagnie japonaise Dai Nippon Koku KK et la compagnie finlandaise Aero O/Y passent commande pour respectivement cinq et trois machines. Un autre client se manifeste, mais sous une forme plus discrète, puisqu'il s'agit de la marine Impériale japonaise, qui demande un Fw 200B spécialement modifié pour la reconnaissance maritime lointaine. Avec l'entrée en guerre, tous ces appareils sont réquisitionnés et affectés à la DLH. La compagnie civile utilisera fort peu le Condor et à la sortie de l'hiver 39/40, la plupart des Fw 200 sont versés au KGr.zbV. 105 pour le soutien logistique des forces armées allemandes engagées en Norège.

Lorsque la guerre éclate, la Luftwaffe se rend compte brusquement qu'elle ne dispose d'aucun avion de reconnaissance maritime. Le Heinkel He 177 sur lequel elle comptait est encore loin d'être au point. L'idée de reprendre à son compte la modification du Fw 200 V10 entreprise pour la marine japonaise fait alors son chemin. En dehors de quelques renforts de la structure, de la présence d'un armement offensif et défensif, d'un atterrisseur principal à diabolos et de nacelles moteur allongées, le **Fw 200C** est identique au B-2. Sur les 10 **C-0** commandés, les quatre premiers sont produits en version de transport et les six autres sont affectés à la nouvelle 1./KG 40.

La version **C-1** introduit une longue gondole ventrale décalée sur la droite et armée d'un canon de 20 mm. La tourelle avant est remplacée par un poste de tir fixe fermé. Cette variante est produite à 26 exemplaires avant de céder sa place au **C-2** sur les chaînes de montage de Cottbus; celui-ci se différencie assez peu des versions précédentes.

Le **Fw 200C-3** subit d'importantes modifications destinées à remédier au plus grave défaut du Condor : la faiblesse de sa structure à la hauteur du longeron postérieur de l'aile. Cependant, ces aménagements, ainsi que l'augmentation de la charge offensive, portent le poids total en charge à 20 970 kg. Il est donc nécessaire d'installer des moteurs plus puissants, des BMW-Bramo 323R-2 Fafnir développant 1 000 ch au niveau de la mer.

Cette version donne naissance à plusieurs sous-versions : **C-3/U1**, armée d'une tourelle hydraulique HDL 151 avec un canon MG 151 de 15 mm, **C-3/U2**, équipée du viseur Lotfe 7D, de l'ancienne tourelle Fw 19 et d'une mitrailleuse de 13 mm à la place du canon de 20 mm dans le nez de la gondole, **C3/U3**, avec une tourelle EDL 131 armée d'une MG 131 de 13 mm, **C3/U4**, avec un septième membre d'équipage, davantage de carburant et une tourelle Fw 19.

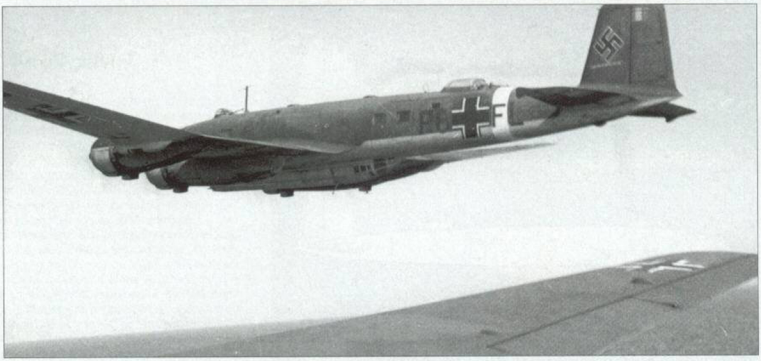
Seulement 41 machines sont produites en 1941, avant le lancement de la nouvelle version, **Fw 100C-4** en février 1942, qui deviendra la version majeure du Condor. Elle introduit le radar FuG Rostock, rapidement remplacé par un FuG 200 Hohentwiel (certains modèles disposent des deux radars). En 1942, la production atteint 84 exemplaires, auxquels s'ajoutent 76 autres en 1943.

Fin 1943, plusieurs C-3 sont modifiés pour emporter le missile Henschel Hs 293: ils sont rebaptisés **C-6**, dans l'attente de la production d'une version spécifique, le **C-8**. Celle-ci dispose de l'émetteur FuG 203b Kehl III et du récepteur FuG 230b Straßburg.

La production du Fw 200 Condor s'achève en mars 1944 avec la sortie du 263ème et dernier exemplaire.

Focke-Wulf Fw 200C-3/U4

Mission : reconnaissance et lutte maritimes (sept membres d'équipage)
Moteurs : 4 BMW-Bramo 323 R-2 Fafnir développant 1200 ch au décollage (avec injection d'eau et de méthanol) et 1 000 ch au niveau de la mer.
Performances :
vitesse maximale, 360 km/h à 5 200 m - 305 km/h au niveau de la mer
vitesse de croisière, 254 km/h à 5 200 m
distance franchissable standard, 3 600 km
plafond pratique, 6 300 m
Poids :
à vide, 12 950 kg - maximum en charge, 22 670 kg
Dimensions :
envergure, 32,84 m - longueur, 23,46 m - hauteur (au sol), 6,30 m
Armement : défensif, 1 MG 15 de 7,9 mm (1 000 cart.) en tourelle, 1 MG 131 de 13 mm (500 cart.) sur affût dorsal arrière, 2 MG 131 de 13 mm (300 cart./arme) en sabords, 1 MG 151 de 20 mm (500 obus) sur affût ventral avant, 1 MG 15 de 7,9 mm (1 000 cart.) sur affût ventral arrière - offensif, 2 000 kg de bombes (2 x 500 kg, 2 x 250 kg, 12 x 50 kg).



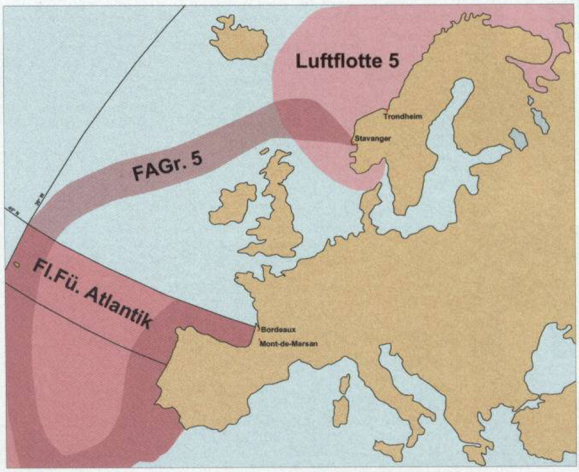
Un Fw 200C-3 avec la tourelle Fw 19 et les nacelles extérieures « rabotées » pour l'installation de rateliers. Il porte un palmarès impressionnant de missions sur l'Angleterre (sur la dérive) et de tonnage coulé (sur le gouvernail). Il porte la bande blanche du théâtre d'opérations méditerranéen. (Collection R.C. Jones)

Le 26 octobre, l'*Oberleutnant* Bernhard Jope, commandant la 2./KG 40, attaque la plus grosse proie jamais visée par un Condor : l'*Empress of Britain*, le deuxième plus gros bâtiment de la flotte de commerce anglaise, jaugeant 42 348 tonneaux. Bombardé et mitraillé avec succès à 100 km à l'ouest de l'Irlande, le transport de troupes doit être abandonné en feu par son équipage et ses passagers; il sera achevé par le U-32 de l'*Oberleutnant zur See* Jenisch deux jours plus tard.

Le système du convoi, introduit fin 1940, permet aux navires de bénéficier d'une protection mutuelle plus efficace. Cela n'empêche toutefois pas la KG 40 de couler le cargo *Apapa* (9 333 tonneaux) à l'aide de bombes munies de fusées à retardement lancées d'une altitude de 45 mètres, le 15 novembre.

Les succès de la KG 40 contre le tonnage marchand allié ne cessent de croître, une preuve que la foi de Petersen dans le Fw 200 était tout à fait justifiée. Cependant, les équipages commencent à s'alarmer de la fragilité de leurs montures. Ces avions de ligne militarisés exigent un pilotage soigneux et toute prise de contact un peu brusque avec le sol peut entraîner la rupture du fuselage à hauteur du longeron postérieur de l'aile.

Les domaines d'intervention des patrouilleurs maritimes de la Luftwaffe



Nouvelles versions

Huit Fw 200C-2 suivent les C-1 en service. Sur cette version, les nacelles des moteurs extérieurs ont été « rabotées » pour y installer un ratelier porteur d'une bombe de 250 kg ou d'un réservoir largable de 300 litres. En novembre 1940, Focke-Wulf lance la version C-3 équipée de moteurs plus puissants, des BMW-Bramo 323 R-2 de 1 000 ch, pour compenser l'alourdissement de la cellule qu'a entraîné le renforcement structural. Ces moteurs sont enfermés dans de nouveaux capotages à pipes d'échappement indépendantes. La série C-3, qui est produite à 82 exemplaires, comporte plusieurs variantes commençant avec le C-3/U1, équipé d'une tourelle hydraulique HDL 131 armée d'un canon MG 151 de 15 mm, une arme que l'on retrouve dans le nez de la gondole ventrale en lieu et place du MG FF de 20 mm.

Le C-3/U2 répond au besoin exprimé par les équipages de disposer d'un viseur, avec l'installation d'un Lotfe 7D. Le MG 151 de la gondole, dont le canon trop long interfère avec le viseur, est remplacé par une mitrailleuse de 13 mm et la volumineuse tourelle HDL 131 est remplacée par la Fw 19, plus légère et moins créatrice de traînée. Le C-3/U4 dispose d'un armement renforcé par deux mitrailleuses de sabord et d'un septième membre d'équipage (un mitrailleur supplémentaire). Sur quelques appareils de cette variante, les MG 15 sont remplacées par des MG 131.

Le plus gros succès de toute la guerre

En réponse directe aux attaques des Condor contre les navires britanniques, la RAF bombarde les bases de la KG 40. Dans la nuit du 22 au 23 novembre 1940, deux Fw 200 sont ainsi détruits à Bordeaux.

La coopération entre les patrouilleurs maritimes et les *U-Boote* est renforcée dans les premières semaines de 1941 et, le 9 février, cinq Fw 200 de la 2./KG 40 sous les ordres de l'*Oberleutnant* Fliegel, sont guidés par le U-37 jusqu'au convoi HG.53 au sud-ouest de Lisbonne. Les appareils, commandés par Fliegel, Adam, Bucholz, Jope

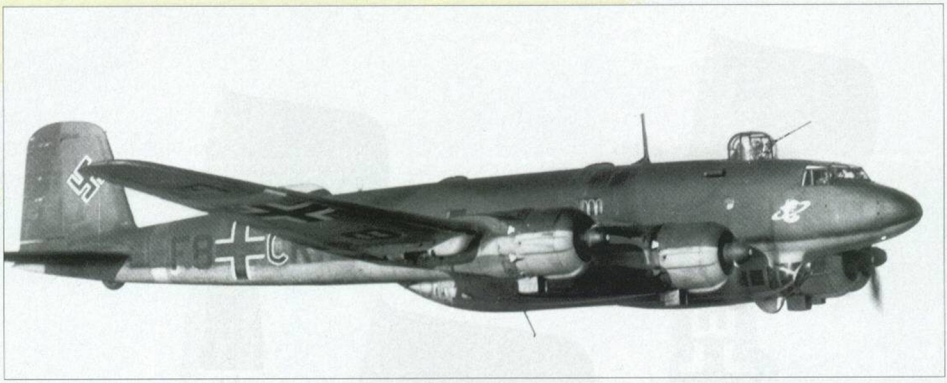
© P.A. Thiry - 2001

Cet appareil portait une curieuse décoration sur le dessus des capots moteurs dont nous n'avons déterminé ni la signification ni la couleur exacte. Le vert est donné ici à titre indicatif.

Focke-Wulf Fw 200C-1
1./KG 40
Hauptmann Roman Steszyn, *Staffelkapitän*
Abattu par la DCA au-dessus de Hartlepool, le 20 juillet 1940.

Certains Fw 200 portaient sous les ailes la lettre individuelle dans la couleur de leur *Staffel*.
Nous ne savons pas si c'était le cas de ces deux appareils.

Focke-Wulf Fw 200C-3
3./KG 40
Athènes-Eleusis, août 1941.



Un Fw 200C-3/U1 de la 2./KG 40. Cette version se caractérise par la présence d'une tourelle HDL 151, très efficace, mais aussi productrice de traînée, puisque la vitesse maximale de cette version chute de près de 30 km/h.
On note la présence d'une bande (probablement jaune) sous l'aile, celle du fuselage parassant partiellement effacée. (ECPA)

et Schlosser, coulent cinq navires, pour un total de 9 201 tonneaux, mais l'*Oberleutnant* Erich Adam doit poser son Fw 200C-2 (Wk.Nr. 0024, F8+DK) en catastrophe au Portugal, où l'équipage est interné.

Petersen n'hésite pas à payer de sa personne et effectue de nombreux missions quand ses fonctions lui en laissent le temps. En février 1941, ses équipages coulent deux navires du convoi OB.287 le 19 et deux autres le 22. Lors de la troisième et dernière attaque, le 26 février, les six Condor guidés par le U-47 envoient par le fond sept bâtiments pour un total de 20 755 tonneaux, le plus gros tonnage détruit par une unité de la Luftwaffe de toute la guerre.

En mars 1941, l'*Oberstleutnant* Martin Harlinghausen est nommé *Fliegerführer Atlantik* (chef des opérations de l'Atlantique), un poste créé pour coordonner les actions des sous-marins et des patrouilleurs maritimes. Des 119 avions sous ses ordres, il est indéniable que les 29 Fw 200 du I./KG 40 sont les mieux adaptés à la tâche qui lui est dévolue. D'ailleurs, la quasi totalité des Fw 200 sont affectés à ce groupe au fur et à mesure de leur sortie d'usine.

Le 25 mars 1941, ses prouesses valent à l'*Oberleutnant* Fritz Fliegel la remise de la *Ritterkreuz*. La citation qui l'accompagne fait mention de 39 navires coulés, représentant un total de 206 000 tonneaux, par son escadrille, la 2./KG 40. À noter que Bernhard Jope, Edmund Daser et Hans Bucholz ont déjà reçu cette décoration (respectivement, les 30 septembre 1940, 21 février et 24 mars 1941).

Frustrés par l'impossibilité de stopper le carnage dans l'Atlantique Nord, les Anglais tentent de prendre leur revanche en bombardant à nouveau les installations de la KG 40 à Mérignac et Lorient, dans la nuit du 12 et 13 avril 1941.

Les pertes augmentent

Tandis que les pertes alliées aux sous-marins allemands suivent une courbe inquiétante, le succès semble désormais fuir les équipages de la KG 40. Ceux-ci reviennent souvent bredouilles de longues et fastidieuses patrouilles effectuées dans des conditions atmosphériques peu clémentes. Les rendez-vous ratés avec les *U-Boote* sont de plus en plus nombreux et, même lorsqu'ils ont la chance de croiser un convoi, les aviateurs ne peuvent jamais s'assurer du résultat de leur attaque en raison de la mauvaise visibilité ou de la riposte de la DCA.

Les défenses alliées deviennent très agressives et les pertes en combat constituent une dure réalité. Le 19 mai 1941, l'*Oberleutnant* Hans Bucholz est abattu à bord de son Fw 200C-3 (Wk.Nr. 0060, F8+DH) par la DCA du cargo *Umgeni*. Il est porté disparu avec un autre membre de son équipage, les cinq autres hommes étant recueillis sains et saufs.

De temps en temps, les Condor rencontrent des avions de la RAF et, s'ils préfèrent dans la mesure du possible éviter le combat, ce n'est pas toujors possible. Le 23 juillet 1941, l'équipage d'Heinrich Bleichert à bord du Fw 200C-3 (Wk.Nr. 0069, F8+BB) échange quelques coups de feu avec un Hudson du N° 233 *Squadron* qui protège un convoi, avant de rompre le combat. Mais, le Hudson n'entend pas lâcher sa proie et se lance à sa poursuite. Il rattrappe le Condor et le touche à plusieurs reprises. Volant à très basse altitude pour protéger le ventre de son appareil, Bleichert réussit un amerrissage parfait. Le Condor flotte assez longtemps pour permettre à l'équipage d'évacuer l'épave. Tous seront recueillis, sauf un, un officier météo, apparemment tué par une rafale lors du combat.

Arrivée du radar

Début juillet 1941, un prototype du radar air-mer FuG Atlas opérant sur 136MHz est monté dans le nez d'un Fw 200. Les résultats s'avèrent décevants et le remplacement de ce radar par un FuG 216 Neptun-S ne donne aucune amélioration sensible. Le FuG Rostock, en revanche, se révèle bien supérieur, en particulier parce qu'il a bénéficié des renseignements collectés sur un radar britannique H2S récupéré dans l'épave d'un bombardier abattu. Testé sur un Condor à la fin de l'année, le Rostock se montre capable de repérer tout navire ennemi à une distance de 60 km.

À plusieurs reprises, les avions de la KG 40 sont sollicités pour renforcer l'appareil logistique de la Luftwaffe. En août 1941, l'escadre doit également prêter six Fw 200 en vue d'une attaque à la torpille en Méditerranée. Les

La fin d'un « Kondor »

Il est environ 8 heures du matin le 23 juillet 1941, quand le *Pilot Officer* Down, à bord du Hudson AM536/J du N° 233 *Squadron*, s'apprête à rentrer à la base après une longue patrouille de protection au-dessus d'un convoi. La suite, Down la raconte lui-même :

« "Avion suspect à tribord". *Connaissant la tendance générale des bâtiments de la Royal Navy à considérer* tous *les avions comme suspects, j'ai d'abord cru que la corvette me signalait le Wellington chargé de ma relève.*

« *Je me suis dirigé dans sa direction pour en avoir le cœur net, abaissant mon collimateur sans même y penser. Comme nous nous approchions de l'appareil, l'Irlandais qui me servait de copilote s'est mis à jurer et à brailler :* "C'est un Kondor !". *Instinctivement, j'ai accéléré, tandis qu'il s'est rué sur l'une des mitrailleuses de sabord, le radio s'occupant de l'autre mitrailleuse de sabord et le mitrailleur actionnant sa tourelle pour la pointer dans la bonne direction. Là, à environ 30 mètres au-dessus de la mer, se dirigeant droit sur notre convoi, il y avait l'un de ces énormes Focke-Wulf Fw 200. On l'a rattrapé facilement et à 400 mètres, avec les mitrailleuses fixes, j'ai ouvert les hostilités en tirant cinq courtes salves, mais je ne pense pas l'avoir touché. Il a aussitôt riposté de ses mitrailleuses supérieures et inférieures et j'ai vu ses traçantes passer devant le nez du Hudson comme de fines raies de lumière. Il nous a manqués et le pilote a viré légèrement à droite pour voler parallèlement au convoi.*

« *J'ai tout de suite compris que nous étions plus rapides que lui et nous l'avons rattrapé. Il a levé le nez comme pour chercher refuge dans un nuage, mais il a évidemment changé d'avis et pensé qu'il était plus en sécurité au ras des vagues. En nous rapprochant, mon mitrailleur de tourelle a ouvert le feu, en tirant vers l'avant, et j'ai nettement distingué ses traçantes frôler mes ailes. Nous nous rapprochions progressivement et le Kondor ressemblait de plus en plus à un immense mur, à tel point que je ne voyais plus qu'une partie de son fuselage et deux moteurs monstrueux. Mon mitrailleur de tourelle ne cessait de le bourrer de balles pendant tout ce temps. Quand nous nous sommes retrouvés à une dizaine de mètres de lui, j'ai vu que deux de ses moteurs commençaient à rougir. J'ai ramené les gaz afin de ne pas le dépasser, ni le percuter, et pendant un bref instant, Ernie, mon copilote, a entrapperçu un visage blême derrière l'un des hublots du fuselage.*

« *Quand le Kondor a commencé à virer, il a exposé son ventre et mes mitrailleurs ont tiré dessus de toute leur âme. Un filet de fumée est apparu, puis quelques bouffées suivies par des flammes qui sortaient de sous les deux moteurs gauches. Il a viré à droite, tandis que j'effectuais un virage serré sur ma gauche pour revenir sur lui. Quand on est sortis du virage, le Kondor avait rétabli et semblait voler normalement. Pendant un moment, j'ai pensé qu'il s'en était tiré, mais je me suis rendu compte qu'il perdait régulièrement de l'altitude et, une minute plus tard, il est tombé à la mer. J'ai hurlé :* "On l'a eu ! Il est à la baille ! On l'a eu !" *Le mitrailleur supérieur hurlait aussi dans l'intercom des jurons en patois du Yorkshire.*

« *Ce fut alors que je me rendis compte de quelle manière nous nous étions tous concentrés sur notre tâche en silence et avec méthode et aussi combien le Hudson était rempli de fumée de cordite. Je me suis aussi rendu compte du peu de carburant qu'il nous restait. Nous avons survolé le Kondor – ses bouts d'aile affleuraient l'eau – et Ernie a pris des photos. Quatre membres de l'équipage étaient accrochés à un canot pneumatique qui était en train de se gonfler, tandis qu'un cinquième homme rampait sur le fuselage. Nous avons appris par la suite qu'un météorologue avait été tué à bord par une balle en plein cœur, mais les autres étaient sains et saufs. Deux corvettes se dirigeaient vers l'épave pour les recueillir et tout l'équipage de la première corvette semblait s'être rassemblé sur l'avent pour nous faire des signes. Un homme agitait une chemise. Le Wellington et le Hudson de la relève tournaient aussi autour et, quand on a mis le cap sur la base, on a aperçu les petits nuages de fumée blanche des sirènes de tous les navires du convoi qui saluaient notre passage.* »

© Chaz Bowyer - *Coastal Command at War*. Ian Allan, Londres, 1979.

Le colosse a les reins fragiles. Ce Fw 200C-3 de la 12.(Erg)/KG 40 (F8+FW) s'est brisé en deux lors d'un atterrissage à Simferopol en janvier 1943.
(Collection J.V. Crow)

essais montrent que le Condor est totalement inadapté à cette tâche, ce qui est confirmé par une mission avortée le 30 décembre. Peu après, la nécessité d'utiliser ces six avions pour des missions de transport condamne définitivement l'idée de transformer le Condor en torpilleur – au grand soulagement des équipages !

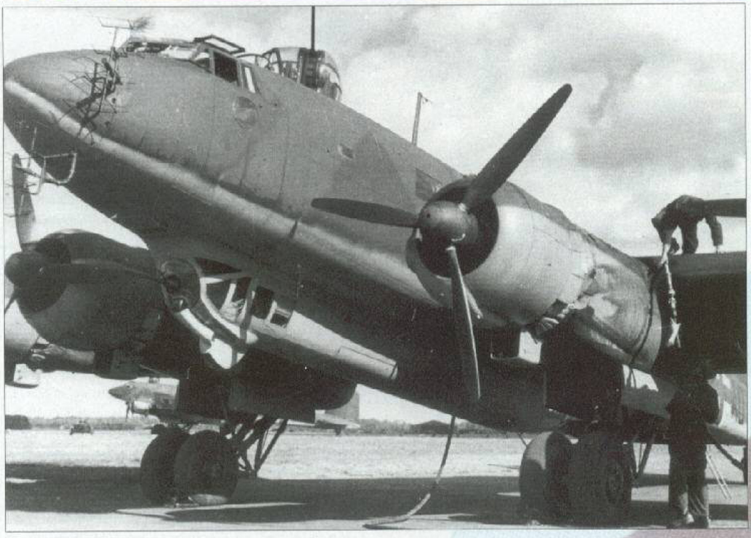
Dans l'Atlantique, les Alliés s'organisent de mieux en mieux pour parer la menace que fait planer la KG 40 sur les précieux convois. Le 2 août 1941, ils réservent une surprise à un Fw 200C-3 (Wk.Nr. 0066) : celui-ci est abattu en haute mer par un chasseur monomoteur. Il s'agit, en effet, d'un Hurricane catapulté depuis un cargo spécialement modifié à cet effet (HMS *Maplin*). Il n'est évidemment pas question pour le pilote du Hurricane de songer à apponter et il doit amerrir le plus près possible du cargo pour être recueilli.

Au mois d'août 1941, les équipages de la KG 40 participent à la destruction d'un certain nombre de navires alliés, mais la coopération avec les sous-marins laisse parfois à désirer. Le 21 août, les Condor repèrent un convoi que les *U-Boote* ne parviennent pas à localiser. Le 1er septembre, une tentative de guider une meute de huit sous-marins sur le convoi OG.72 échoue également.

Face aux Martlet

Même si les *Catapult Aircraft Merchantmen* (cargos équipés de catapulte) connaissent quelques succès, ils ne constituent qu'un pis-aller en attendant une solution plus efficace. Celle-ci, c'est tout naturellement le porte-avions d'escorte. Le 21 septembre 1941, le Fw 200C-3/U4 (Wk.Nr. 0078, F8+EL) de l'*Oberleutnant* Georg de La Franck est descendu par trois Grumman Martlet lancés par le tout premier porte-avions d'escorte de la Royal Navy, le HMS *Audacity*. Dans la bataille de l'Atlantique qui fait rage, les Alliés viennent de marquer un fameux point. La menace qui pèse désormais sur les Condor doit être prise très au sérieux par le *Fliegerführer Atlantik*. Le

Un Fw 200C-3/U1 de la 8./KG 40. Cette escadrille a été formée en avril 1941 à partir de la 2./KG 1
On notera que les Condor portaient le code complet sur les intrados (ici, F8+HS).
(ECPA)



Un Fw 200C-4/U3 du *Stab* III./KG 40 (Wk. Nr. 0248) montrant sous un angle avantageux les antennes du radar FuG 200 Hohentwiel.
Il est possible que cet appareil, qui porte le code F8+AD, ait été celui du *Major* Robert Kowalewski, *Kommandeur* du III./KG 40, dont on sait qu'à plusieurs reprises il a piloté un appareil portant ce code. (Collection de l'auteur)

8 novembre, un second Fw 200C-3 (Wk.Nr. 0083, F8+ZL) est perdu en patrouille. Si l'équipage de Karl Kruger parvient à abattre l'un de ses assaillants – le *Lieutenant-Commander* John Wintour – il succombe sous les balles d'un second Martlet. Le 19 décembre, deux autres Condor sont descendus par des Martlet de l'*Audacity* : les Fw 200C-3/U4 Wk.Nr. 0086 (F8+IH) de Hans Has et Wk.Nr. 0073 (F8+FH) de Herbert Schreyer. Le score de l'*Audacity* restera bloqué à cinq victoires, car il sera coulé par le U-751 le 21 décembre 1941.

Deux nouveaux groupes

En mai et avril 1941, un second et un troisième groupes sont respectivement ajoutés à la KG 40, respectivement équipés en Do 217 et He 111. Après la réorganisation rendue nécessaire par la perte de neuf appareils lors du pont aérien de Stalingrad, le III./KG 40 est transformé sur Fw 200 et reprend à son compte les patrouilles maritimes. Basé à Cognac et à Bordeaux, le groupe est placé sous les ordres du *Major* Robert Kowalewski, ancien officier des opérations du *Fliegerführer Atlantik*.

Blessé en opérations en novembre 1941, Martin Harlinghausen est remplacé au poste de *Fliegerführer Atklantik* par le *Generalleutnant* Ulrich Kessler le 5 janvier 1942.

En janvier 1942, l'activité des Condor dans l'Atlantique Nord est quelque peu perturbée par l'envoi des *U-Boote* au large des côtes nord-américaines. Cette situation va durer jusqu'au milieu de l'année, laissant les Condor affronter seuls un nouveau danger : le 14 août, le Fw 200C-4 (Wk.Nr. 0125, F8+BB) piloté par Fritz Kuhn est intercepté au large de l'Islande et devient la première victime des chasseurs de l'USAAF.

Grâce à l'installation du Rostock dans quelques C-4, les équipages de la KG 40 peuvent repérer leurs proies sans contact visuel, mais ce radar rudimentaire va être avantageusement remplacé par le FuG 200 Hohentwiel, opérant sur une longueur d'ondes de 54 cm. Capable de repérer un navire à 80 km de distance, il permet aussi le bombardement en aveugle à haute altitude. Cependant, la livraison du matériel s'effectue au compte-gouttes et le III./KG 40 devra attendre une année avant que 16 de ses 26 Condor soient équipés de radar !

Après la construction de 115 Fw 200C-4 en quatre versions, la production se poursuit avec au moins 21 C-5. Cette version, comprenant deux C-5/U1 et un nombre inconnu de C-5/U2, ne diffère du C-4 que par son armement. Le Fw 200C-6, construit à 14 exemplaires, est équipé du FuG 200, mais surtout du FuG 203b Kehl III, destiné au contrôle par radio du missile téléguidé Henschel Hs 293.

Tumulte à Casablanca

Le 1er janvier 1943, le Condor créé une profonde émotion sans commune mesure avec les moyens engagés. En effet, à cette date, quatre Fw 200C de la 7./KG 40 bombardent Casablanca, alors que doit s'y dérouler à partir du 14 une importe conférence entre Roosevelt et Churchill. Les Alliés s'alarment du fait que les Allemands semblent avoir été informés de la conférence. Il n'en est cependant rien et ce raid n'a été exécuté que pour « sortir les équipages de la routine » ! Il n'en coûte pas moins la moitié de l'effectif engagé : le C-3/U4 Wk.Nr. 0081 (F8+CK) [1] et le C-4/U3 Wk.Nr. 0175 (F8+AS), contraints de se poser en Espagne et internés.

D'ailleurs, quatre Fw 200 se poseront intacts sur le territoire espagnol pendant la guerre et un cinquième (le Fw

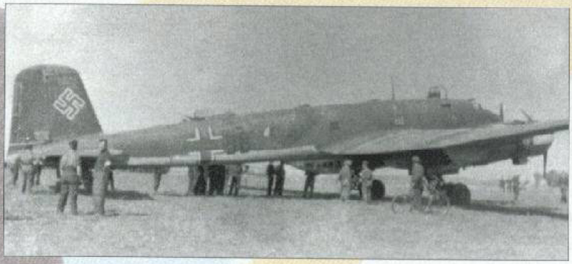
[1] Certaines sources identifient cet appareil comme étant le C-2 Wk.Nr. 0118, F8+HS.

200C-4 de l'*Oberleutnant* Gall, Wk.Nr. 0103, F8+DT) s'écrase à l'atterrissage à Apulia, le 1er mai 1942.

La fin de la bataille de l'Atlantique

À partir du milieu de l'année 1943, la situation évolue radicalement dans l'Atlantique. Les Alliés mettent en œuvre des armes et des matériels de détection qui non seulement réduisent de manière considérable leurs pertes en tonnage, mais sont en train de purement et simplement éradiquer la menace des sous-marins allemands.

Les Allemands comptent beaucoup sur leurs bombes et missiles téléguidés qui leur permettent d'attaquer les convois tout en restant hors de portée. La première sortie d'un Fw 200C armé d'un Hs 293 se déroule le 28 décembre 1943. Elle s'achève prématurément par la destruction du Condor (probablement le C-4 Wk.Nr. 0189, GC+SR) par un Sunderland en patrouille. En fait, les missiles allemands constitueront une grosse déception dans la mesure où leurs résultats ne seront pas à la hauteur des espérances qu'ils ont fait naître.



Le 12 février 1944, une force combinée de Fw 200 et de He 177 s'en prend au convoi OS.67/KMS.41. Il s'agit de la dernière sortie en masse des appareils du *Fliegerführer Atlantik* (dissous le 15 mars). Les bombardiers allemands sont mis en déroute par les chasseurs embarqués à bord des porte-avions *Pursuer* et tous les Hs 293 tombent à l'eau. D'ailleurs, aucun missile lancé par un Fw 200 n'atteindra jamais sa cible, bien que Focke-Wulf se soit attelé à la tâche de produire 19 exemplaires d'une version spécifique, le C-8.

Aventures dans le Grand Nord

Comme les succès de la KG 40 ont chuté de façon vertigineuse, le haut-commandement estime qu'il serait plus judicieux d'utiliser ses compétences dans des zones moins exposées, comme l'océan Arctique, sur les routes des convois maritimes destinés à l'URSS.

Les opérations en mer Arctique ont déjà beaucoup accaparé la Luftwaffe. Le I./KG 40 fournit six Condor sous les ordres du *Hauptmann* Edmund Daser pour des missions de reconnaissance entre l'Islande et le Spitzberg. Celles-ci sont menées en conjonction avec les torpilleurs des KG 26 et KG 30.

Dès qu'un convoi est repéré, les Condor décollent de Trondheim. Grâce à leur autonomie, ils peuvent suivre le convoi sur plus de 1 000 km. En règle générale, il y a au moins un avion équipé de radar.

Le 1er juillet 1942, un Fw 200 de la 3./KG 40 repère le convoi PQ.17 qui sera massacré par la Luftwaffe et les *U-Boote*.

Les mauvaises conditions climatiques et les revers de fortune des armées allemandes ont un effet négatif sur les résulats des Condor. Bien qu'en septembre 1942, la 3./KG 40 dispose encore de 13 Fw 200 à Trondheim,

Ci-contre :
un Fw 200C-8 de la *Transport Staffel Condor* qui vient de se rendre aux Américains à Braunschweig le 6 mai 1945. (Collection J.V. Crow)

Ci-dessous :
un Fw 200C-3/U1 de la 1./KG 40 à Bordeaux-Mérignac en 1941. Il porte deux barres sur la dérive, représentatives du nombre de missions effectuées au-dessus de l'Angleterre. (Collection R.C. Jones)

Ci-dessus : deux Fw 200C -3 du KGr.zbV.200, constitué par les 1. et 3./KG 40 pour les besoins du pont aérien de Stalingrad à Stalino, en janvier 1943. Les pertes furent assez lourdes et nécessitèrent une complète refonte de la KG 40 à la sortie de l'hiver 42/43. (Bundesarchiv)

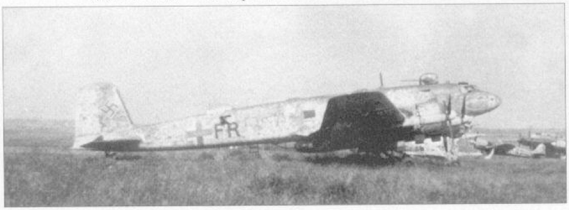
cette escadrille n'est plus vraiment à même de mener des missions offensives efficaces.

Les Condor sont alors surtout utilisés pour la reconnaissance et la surveillance des convois ennemis. Hors de portée des chasseurs d'escorte, ils se contentent de guider les sous-marins. Cependant, au printemps 1943, sans solution de rechange, la Luftwaffe est bien obligée de demander à la KG 40 d'exécuter des missions offensives.

Le 24 mai 1943, un Fw 200C qui surveille un convoi qui se dirige vers Gibraltar est intercepté par des Seafire du porte-avions *Unicorn*. Le combat se solde par quelques dommages infligés au Condor et par une immense frustration des pilotes de la Fleet Air Arm qui ont épuisé leurs munitions en vain.

Les rencontres entre la KG 40 et les Seafire seront peu nombreuses et un seul Fw 200 sera revendiqué par les marins-aviateurs anglais, le 22 juin 1943.

Ci-dessous : un Fw 200C (+FR) capturé par les Alliés sur un terrain du nord de l'Allemagne. (via D. Howley)



La fin de la KG 40

La suprématie aérienne alliée est telle en 1944 que l'avenir de la KG 40 est fortement menacé. Le dernier navire coulé par un Fw 200 de la KG 40 est le pétrolier anglais *El Grillo* (7 264 tonneaux), envoyé par le fond le 10 février 1944 au large de l'Islande.

Mais, le 31 mars, un nouveau désastre frappe l'escadre lorsque trois de ses appareils sont abattus par des chasseurs lancés par les porte-avions *Tracker* et *Activity* : Fw 200C-3 Wk.Nr. 0063 (F8+BL) de Walter Klomp, Fw 200C-6 Wk.Nr. 0060 (F8+GL) d'Albert Weyer et Fw 200C-8 Wk.Nr. 0224 (F8+OL) d'Alfred Grobl.

Au 31 mai 1944, seul le III./KG 40 (dépendant alors de la *Luftflotte* 3) est encore équipé de Fw 200, les deux autres groupes ayant été transformés sur He 177. Commandé par l'*Oberst* Dr. Lambert von Konschegg, le troisième groupe dispose encore de 26 appareils au 20 juin 1944. Toutefois, la supériorité aérienne alliée fait peser une lourde menace sur l'unité et celle-ci est rappelée en Allemagne avant d'être dissoute.

Seule la 8./KG 40 est maintenue en activité. Elle est rebaptisée *Transport Staffel Condor* en octobre 1944 et utilise le Fw 200 dans le rôle qui était le sien à l'origine : le transport. Trois Fw 200 sont transférés à la *Transportstaffel* 5 en décembre 1944; ils termineront leur carrière à l'*Oberkommando Süd-Ost* à Vienne.

Les derniers Fw 200C disparaîtront dans la tourmente des dernières semaines de la guerre.

Le nombre de Fw 200 construits reste sujet à controverse. Certains citent le chiffre de 295, dont 252 Fw 200C, d'autres s'en tiennent à 263, toutes versions confondues.

© P-A. Thiry - 2001

Focke-Wulf Fw 200C-3/U1
1./KG 40
Hauptmann Edmund Daser, *Staffelkapitän*
Bordeaux-Mérignac, janvier 1941.

Bien que l'on pense généralement que cet appareil a été piloté par Edmund Daser, on n'en a pas la certitude absolue. Parmi les victoires, on remarque le cargo *Goethland* le 25.08.40 et le paquebot *Maton* du convoi SLF52 (l'un des trois navires revendiqués le 05.11.40).
Les barres blanches verticales correspondent à une mission dans le secteur de l'Atlantique Nord (England) et dans celui de la mer du Nord et de l'Arctique (Narvik).

Focke-Wulf Fw 200C-3
1./KG 40
Bordeaux-Mérignac, 1941.

LE 122 WING, *regroupant les meilleurs* Squadrons *équipés en Tempest Mk. V, fait partie des unités d'élite de la RAF. Ses commandants, parmi lesquels on relève le nom de Roland P. Beamont ou d'Evan D. Mackie, font partie des figures emblématiques de la chasse britannique.*

Christian-Jacques Ehrengardt

Constitué le 28 septembre 1944, avec l'arrivée des N° 3 et 56 Squadrons sur le continent, le 122 est rattaché à la 2nd Tactical Air Force et est engagé lors de l'opération « Market Garden ». On le retrouve à la mi-mars 1945, alors que le N° 274 Squadron vient d'en être détaché. On va le suivre tout au long des deux derniers mois de la guerre. Pendant cette période, il va revendiquer 88 victoires, mais aussi perdre un certain nombre d'avions et de pilotes.

Cet article a été principalement rédigé à partir des ORB (*Operations Record Books* – journaux de marche et d'opérations) des *Squadrons* concernés.

Le 17 mars 1945, le N° 274 *Squadron* prend ses nouveaux quartiers à Kluis (B.91), abandonnant le 122 *Wing* qui, désormais, ne compte plus que les quatre *Squadrons* suivants, tous basés à Volkel (B.80) :

– N° 3, *Squadron-Leader* R.B. Cole;
– N° 56, *Squadron-Leader* W.A. MacKichan;
– N° 80, *Squadron-Leader* E.D. Mackie;
– N° 486 (RNZAF), *Squadron-Leader* K.G. Taylor-Cannon.

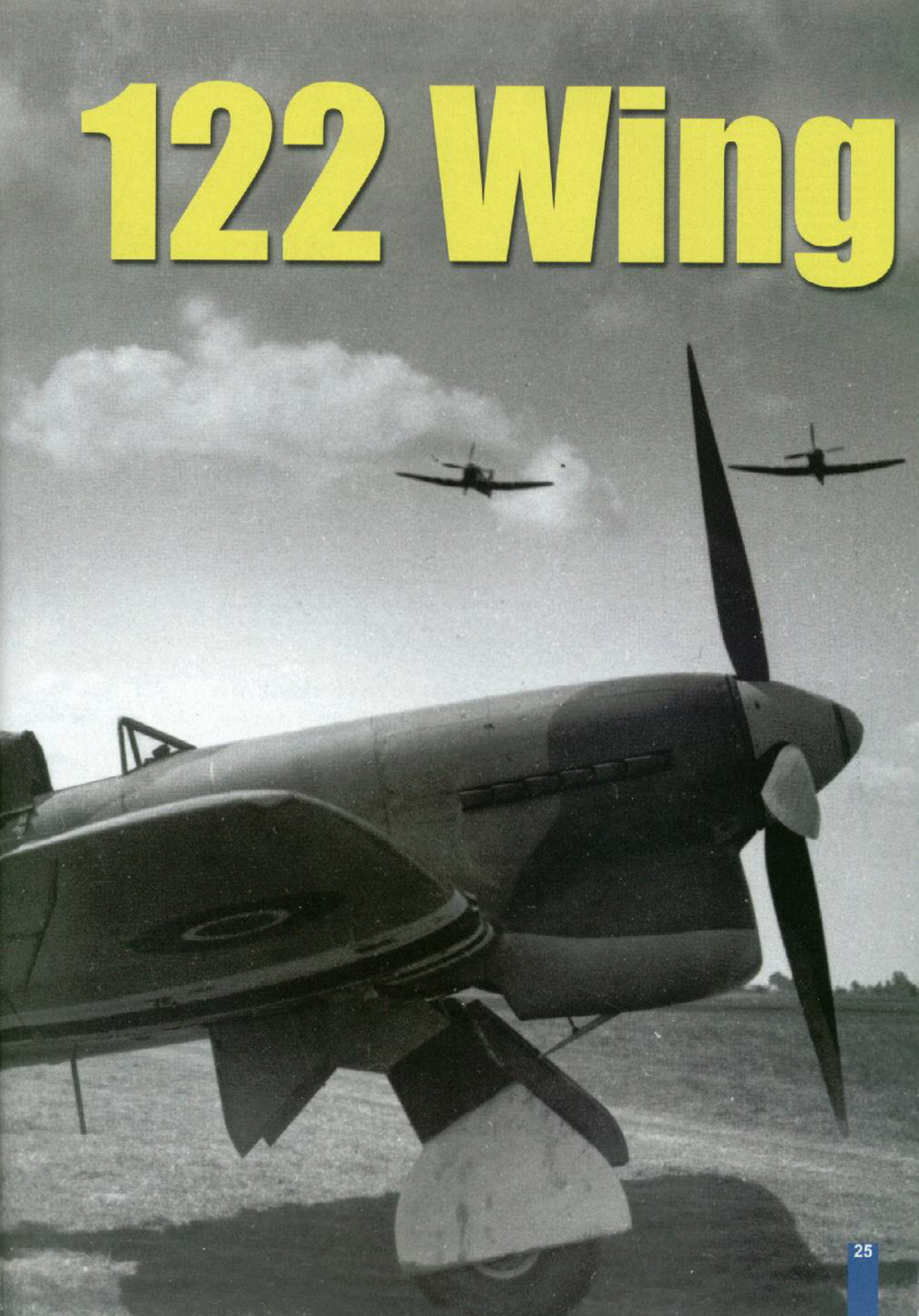
Ces unités sont toutes équipées en Hawker Tempest Mk. V, assurément le meilleur chasseur dont dispose la RAF à cette époque. En conséquence, la tâche assignée au 122 *Wing* est essentiellement d'assurer la supériorité aérienne, en particulier face aux avions à réaction allemands. Sa mission secondaire consiste à paralyser le réseau ferroviaire allemand, de Berlin jusqu'au Rhin, par la destruction systématique des locomotives. Le 122 est rattaché à la 2nd *Tactical Air Force*.

Le commandement du *Wing* est alors assumé par le *Group Captain* P.G. Jameson (officier administratif) et par le *Wing Commander* R.E.P. Brooker (officier volant).

Le mois de février vient de s'achever sur un grave revers. Le *Squadron Leader* D.C. Faibranks, commandant le 274, a été abattu et fait prisonnier au cours d'un combat contre des Fw 190. Sans doute un peu présomptueux, celui qui a été surnommé « La Terreur du Rhin » n'a pas hésité à engager le combat à six contre quarante. Deux Tempest ont été abattus (dont le sien), sans contre-partie. Le mois de mars s'ouvre donc sur une note du QG de la 2nd *TAF* interdisant toute attaque au sol par les Tempest et toute pénétration dans l'espace aérien allemand à des formations inférieures à 16 appareils. Pendant les trois premières semaines, le 122 n'enregistre aucune perte à l'ennemi, mais avec la reprise des missions offensives, le mois s'achève sur neuf nouveaux Tempest abattus et six pilotes tués et un disparu.

Le 7 mars, 36 Tempest appartenant aux cinq *Squadrons* du 122 (le N° 274 *Squadron* en fait encore partie) s'envolent

122 Wing



JN766, un Tempest Mk. V du N° 486 (RNZAF) *Squadron*. L'appareil, photographié ici à Newchurch (GB) peu après la transformation de l'unité, survivra à la guerre et sera détruit par accident en mars 1946. L'avion porte sous les ailes les marques d'identification réglementaires imposées aux Typhoon/Tempest (cf Aéro-Journal n° 5). Ces bandes furent supprimées le 25 mai 1944 – en prévision d'autres... (Collection M. Laird)

vers 14h05 pour deux *sweeps* (littéralement, « coups de balai », missions de destruction d'objectifs d'opportunité) dans la région de Rheine :

« *Des nuages bas persistèrent en matinée, mais le temps s'améliora suffisamment pour permettre au* Wing *de monter deux* sweeps *après le déjeûner. Sur le chemin du retour, les deux* sweeps *se rencontrèrent et au même moment une quinzaine de Boches apparurent. Une mêlée général s'ensuivit avec des avions partout, et comme résultat la destruction de cinq Boches sans perte* ».

Quatre victoires seulement seront confirmées, dont une au *Squadron Leader* Evan « Rosie » Mackie :

Le Focke-Wulf long-nez s'est écrasé dans un champignon de flammes et de fumée.

« *Je menais les 80, 274 & 486* Squadrons *pour un* sweep *dans la région de Rheine-Quackenbrück, quand des* bandits *ont été aperçus en altitude dans la région de Rheine. Montant à travers les nuages jusqu'à environ 8 000 pieds, j'ai aperçu 6 à 8 avions ennemis laissant une traînée de condensation à environ 15 000 pieds. Je volais avec le N° 80* Squadron, *et en grimpant à 13 000 pieds, nous avons finalement rattrapé les avions ennemis qui étaient en train de piquer sur d'autres Tempest. J'ai choisi un FW 190 long nez qui, après quelques manœuvres, piqua à la verticale jusqu'à 3 000 pieds sous une couche de cumulus de 5/10. Je me suis alors retrouvé tout seul avec ce 190 au-dessus de la campagne et on s'est préparés pour un bon et long combat tournoyant. Pendant plus de cinq minutes, j'ai essayé de me mettre en position de tir raisonnable, mais il s'est avéré être un adversaire inspiré. Nos ailes laissaient des traînées de condensation pratiquement sans discontinuer. J'ai découvert qu'au régime maximum, je pouvais me rapprocher lentement de lui en trois tours complets, mais quand j'étais prêt à ouvrir le feu, il coupait les gaz et virait brutalement, m'obligeant à le dépasser. Cette tactique fut dans une certaine mesure couronnée de succès et il réussit même à tirer une rafale sur moi, mais sa correction devait être maximale et il devait être au bord du décrochage, alors je n'ai pas été inquiet outre mesure. Après chacun de mes dépassements, je me retrouvais au point de départ et alors un nouveau cercle vicieux commençait. Une fois ou deux il a tenté de s'échapper au ras du sol, regagnant de l'altitude quand je le rattrapais et a même tenté en vain de se réfugier dans un nuage. Finalement, l'apparition de deux Tempest du 274 a distrait l'attention du Boche suffisamment pour que je lui loge une rafale d'une seconde et demie avec une correction de 30° à environ 200 mètres. En baissant le nez de mon avion, j'ai aperçu un incendie qui naissait dans le cockpit. Le feu a grossi, il est devenu une énorme flamme et l'avion ennemi s'est écrasé dans un champignon de flammes et de fumée au nord de Rheine* ».

L'adversaire de «Rosie » Mackie était soit le *Leutnant* Heinz-Wilhelm Bartels soit l'*Unteroffizier* Otto Salewski, du III./JG 26, tous deux tués à l'issue du combat.

Pendant quelques jours, le mauvais temps et l'absence d'avions allemands vont limiter l'activité du 122.

Cependant, le 15 mars l'apparition d'un avion à réaction allemand va à nouveau faire monter le taux d'adrénaline. Les 56, 80 et 486, sous les ordres de Mackie, tombent sur un Arado 234 entre Rheine et Osnabrück. Le *Flying Officer* F.A. Lang (80) parvient à s'approcher en piqué à moins de 200 mètres et à ouvrir le feu. Il touche le bombardier à réaction, mais celui-ci sème sans difficulté son poursuivant .

Les activités reprennent sur une grande échelle à partir du 22 mars, quarante-huit heures avant le déclenchement de l'opération qui doit amener le 21ème groupe d'armées à franchir le Rhin. L'interdiction des mitraillages au sol est levée.

Ce jour-là, 16 Tempest des 56 et 80 effectuent à partir de 15h40 un *sweep* dans la région de Rheine (ces deux escadrons réaliseront quatre missions chacun dans la journée). Ils se heurtent à une formation de 12 Fw 190 du II./JG 26, dont 6 sont revendiqués à la verticale de Hesepe. À la fin de l'engagement, Mackie qui commande la formation s'adresse à ses pilotes par radio : « *Okay, les gars, c'est fini. On se reforme et on rentre* ». Aussitôt, une petite voix douce répond : « *Partez pas tout de suite, j'en ai encore cinq sur le paletot !* »

Le 24 mars, le franchissement du Rhin se déroule sans encombre, par une belle journée ensoleillée, sous la couverture protectrice du 122 *Wing*. Le lendemain, 25 mars, lors de la dernière sortie du jour, huit Tempest du 3 attaquent des

Page 24/25 : JN?, un appareil du N° 3 *Squadron* à Newchurch, peu avant l'arrivée de l'unité sur le continent. Seule excentricité sur un schéma de camouflage et marques si typiquement britannique, un anneau rouge peint sur la casserole. (Collection M. Laird)

Ecusson du N° 80 *Squadron*, dont Mackie fut *Squadron Leader* avant de commander le *Wing*.

Le tableau de chasse reprend les 23 victoires homologuées (dont 3 en collaboration) et les 2 probables.

Hawker Tempest Mk.V (SN228)
122 *Wing*
Wing Commander (Flying) Evan D. Mackie
Faßberg, mai 1945.

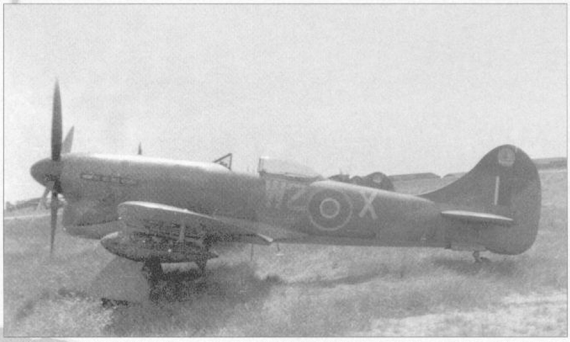
Tous les Tempest portaient une cocarde de type C1 sur les extrados

Hawker Tempest Mk. V (EJ750)
122 *Wing*
Wing Commander (Flying) J.B. Wray
Volkel (B.80), janvier 1945.

Hawker Tempest Mk. V (EJ719)
N° 3 *Squadron*
Volkel (B.80), décembre 1944.
Cet appareil sera abattu par la *flak* le 01.01.45 et son pilote, le *Pilot Officer* R. Pottingen fait prisonnier.

Hawker Tempest Mk. V (NV994)
N° 3 *Squadron*
Avion piloté par le *Flight Lieutenant* Pierre H. Clostermann quand il a abattu 2 Fw 190 le 20.04.45.

© P-A. Tilley - 2001



SN216, un appareil du N° 80 *Squadron*, probablement à Faßberg, juste après la cessation des hostilités. Les mécanos ont meublé leurs temps creux en décorant les appareils de l'écusson de l'unité. (Collection M. Laird)

véhicules près de Bocholt, mais ils sont accueillis par une *flak* intense. Le Tempest du *Flying Officer* B.M. Vassiliades (DFC, DFM) est touché de plein fouet et explose, entraînant son pilote dans la mort. Celui du *Pilot Officer* T.A. McCulloch, également atteint, se pose train rentré dans les lignes ennemies; le pilote est fait prisonnier. Le *Flying Officer* W.H. Long (80) a été descendu et tué par un coup direct de 88 également près de Bocholt.

En une seule semaine, le 122 *Wing* perd onze Tempest, six tués, un disparu et deux prisonniers.

Le *Flying Officer* W.A. Kalka (486) « *...a réussi à sauter en parachute, après avoir annoncé son intention, mais il est malheureusement tombé dans la Meuse et s'est noyé. Une jeune Hollandaise a plongé dans la rivière dans une tentative courageuse de le sauver, mais elle n'a pas réussi* ».

Le 28 mars, le 56 effectue trois missions. Lors de la première, le *Flying Officer* Payton et son ailier, le *Sergeant* Sheppard, sont touchés par la *flak*. Si le premier réussit à rentrer, personne n'a vu tomber Sheppard, dont c'était la première mission.

La deuxième mission (décollage à 13h40) : « *...commandée par le F/L Milne ne fut pas aussi chanceuse* [que la première], *mais coinça une quinzaine de MET* [Mechanised Enemy Transport]. *Ils ne réussirent pas à trouver de grosses concentrations de véhicules, mais le F/L Clostermann (*Free French*) qui s'est retrouvé isolé s'est donné du bon temps, arrêtant une ambulance qui tirait une remorque et un canon de 150 mm à quelques centaines de mètres devant d'une jeep remplie de parachutistes. Il a aussi trouvé un F. Storch à un croisement qu'il a abandonné en flammes.* » Bilan de cette mission : « *Reconnaissance armée secteur Munster - Herford - Diepholz - Enschede. Un Fieseler Storch détruit au sol zone A8969 par le F/L P. Clostermann et laissé en flammes trois canons remorqués nord-est A7564 mitraillés au sol. 6 camions bâchés stationnés à A8969, 4 déjà en feu et 2 laissés en flammes. Revendications - 2 camions et 11 MET détruits et 11 véhicules hippomobiles endommagés* ».

Le 30 mars, le 80 perd le *Flying Officer* N.J. Rankin qui, après avoir été atteint par la *flak*, dit adieu à ses camarades par radio ! Et le lendemain, le 3 perd le *Sergeant* H.R. Butt, descendu par la *flak* près de Damme. Cependant, le 80 clôt le mois d'une manière plus heureuse en coinçant un Ju 188 volant à basse altitude à l'ouest du lac Dummer.

Au cours de la dernière semaine de mars, le 122 a perdu six pilotes tués, un disparu et deux prisonniers, et un total de 11 Tempest, toutes causes confondues. Au cours du mois de mars 1945, le 122 a exécuté 1 561 sorties (en incluant celles du N° 274 *Squadron* avant son rattachement au 135 *Wing*).

Avril, dernier mois complet de la guerre, sera marqué par une très intense activité, sans aucun doute la plus intense jamais connue par les unités de Tempest jusqu'alors. D'ailleurs, le nombre des victoires et des pertes atteindra son niveau le plus élevé depuis l'entrée en service de cet appareil.

Tandis que les forces alliées pénètrent en Allemagne, la Wehrmacht utilise tout ce qui peut rouler pour battre en retraite : autant de cibles potentielles pour les Tempest du 122.

Le 2 avril, le N° 3 *Squadron* quitte temporairement Volkel pour gagner Warmwell, en Angleterre, dans le but de parfaire l'instruction de ses pilotes au tir aérien. L'escadron ne reviendra au front que le 18 avril.

Dans la soirée, le *Flight Lieutenant* P.H. Clostermann (alors au 56) s'offre un Fw 190. Le journal de marche du 122 commente ainsi son exploit : « *Oh ! oui, Pierre a eu un 190 en vol qui a brûlé et endommagé 2 Ju 88 au sol. Beau travail, Pierre* ».

Son propre compte rendu est heureusement un peu plus détaillé : « *Je volais comme Nalgo Yellow 2. L'escadron effectuait une reconnaissance armée dans le secteur Brême-Hannovre. Nous avons attaqué des MET sur la route principale entre les aérodromes de Cloppenburg et d'Ahlhorn. Quand j'ai redressé à 4 000 pieds au terme de ma première attaque, j'ai vu deux avions décoller de ce dernier aérodrome, dont la* flak *nous tirait dessus. J'ai signalé par radio que j'attaquais, choisissant le second appareil qui rentrait son train en grimpant de la piste; je l'ai attaqué de dessus et par l'arrière. J'ai tiré une rafale de 3 secondes à 400 mètres, me rapprochant jusqu'à 50 mètres. J'ai vu mes balles toucher la piste, mais en remontant le nez tout en tirant à une altitude d'environ 30 pieds, j'ai arrosé l'avion que j'ai identifié comme étant un Fw 190 à long nez. L'avion ennemi a basculé sur sa gauche et à piqué vers le sol. Il s'est désintégré tout en continuant à glisser et ses restes ont pris feu dans le*

Ci-dessous :
Le *Squadron Leader* Cornelius J. Sheddan, dernier commandant du N° 486 (RNZAF) *Squadron* dans son Tempest Mk. V personnel (SA-M/SN129) décoré de ses victoires (7 en tout) et de la flamme de *Squadron Leader*. Il succède à Warren Schrader le 2 mai, lorsque celui-ci est promu commandant du N° 616 *Squadron* sur Meteor. (Collection M. Laird)

périmètre de l'aérodrome. Mon appareil était couvert d'huile échappée du 190. L'autre 190 était dans le circuit mais en raison de ma vitesse je ne pouvais pas tourner assez court pour l'engager. Il y avait une aire de desserrage dans les bois à environ 500 m de la piste, avec des bimoteurs dispersés. Poursuivant mon attaque j'ai ouvert le feu sur ces appareils qui étaient des Ju 188. Il y en avait 4 ou 5 et j'ai mis des coups au but sur deux d'entre eux. Les coups étaient centrés autour des ailes et des capots moteur. Aucun de ces appareils n'a pris feu.[...] Je revendique 1 Fw 190 détruit (en vol) et 2 Ju 188 endommagés (au sol). »

En quatre jours, du 2 au 6, quatre Tempest (deux du 80 et deux du 56) sont perdus à la *flak*, bien qu'il soit possible qu'au moins un (celui du *Flying Officer* R.J. Holland, porté disparu) soit tombé victime du I./JG 26, qui a revendiqué trois Tempest dans le secteur de Diepholz. Cependant, le 6 avril, ces deux escadrons vont redresser la barre en revendiquant cinq Fw 190, auxquels s'ajoutent deux Ju 87 crédités au 486.

Trois jours plus tard, le 9, Mackie et trois de ses pilotes tombent sur une section d'Arado Ar 96 d'entraînement, identifiés comme étant des Messerschmitt Bf 108 :

« *J'étais Black Leader engagé dans une reco armée sur la tête de pont de la Weser. Alors que je volais vers l'est dans le secteur de l'aérodrome de Fassberg, j'ai aperçu un avion volant à basse altitude à peu près dans la même direction. J'ai piqué pour attaquer, identifiant l'appareil comme un Me 108 et j'ai eu beaucoup de mal à éviter de le dépasser. Je suis placé derrière et ai tiré une rafale de 2-3 secondes entre 300 et 80 mètres, avec une correction de 10°, plaçant quelques coups au but près de l'habitacle. Je l'ai dépassé vers la fin de mon attaque et, en dégageant, j'ai vu l'appareil ennemi piquer et redresser au ras du sol. Après que Black 2* [*Flying Officer* W.R. Sheaf] *a aussi attaqué cet appareil, Black 3 et 4 l'ont vu s'écraser en flammes dans un bois.*

« *Après un circuit sur ma droite, j'ai vu deux autres Me 108 à approx. 50 pieds du sol. Avec mon numéro 2, qui a tiré sur l'avion de droite qui s'est écrasé en flammes dans un champ, j'ai attaqué l'avion de gauche, tirant une rafale de 3 secondes entre 200 et 50 mètres avec une correction de 30°. Je l'ai touché au fuselage et dans l'habitacle et l'appareil a pris feu et s'est écrasé d'une altitude de 20 pieds dans un champ à environ 100 mètres de l'appareil abattu par mon n° 2.* »

NV937, un appareil du 486 photographié à Volkel en mars 1945. Légèrement endommagé par la *flak* le 28 mars, il sera renvoyé en Angleterre pour réparations et terminera la guerre au N° 3 *Squadron*. (RNZAF Museum)

Le 10 avril, le *Flight Lieutenant* Warren E. Schrader, qui vient juste d'être affecté au 486, abat le premier des neuf avions allemands qu'il va revendiquer sur Tempest en trois semaines.

Comme la base de Volkel est désormais trop éloignée du front, le 11 avril le 122 fait mouvement sur Rheine, un ancien terrain allemand qui, par ironie du sort, avait été placé sous l'étroite surveillance du *Wing* les mois précédents.

Le 13 avril, le commandant du 486, le *Squadron Leader* Keith G. Taylor-Cannon, est abattu par la *flak* au cours d'un mitraillage à basse altitude au nord-ouest de Dömitz. Ses équipiers l'ont vu sauter en parachute, mais il ne sera pas fait prisonnier, probablement fusillé par les *Volksturm* (d'autres sources indiquent qu'il n'aurait pas survécu à son saut effectué à trop basse altitude). Il est remplacé à la tête du 486 par Warren Schrader, un pilote dont nous avons conté les exploits dans le précédent numéro et qui connaîtra une promotion exceptionnelle, passant de *Flight Lieutenant* à *Wing Commander* en l'espace de... quinze jours !

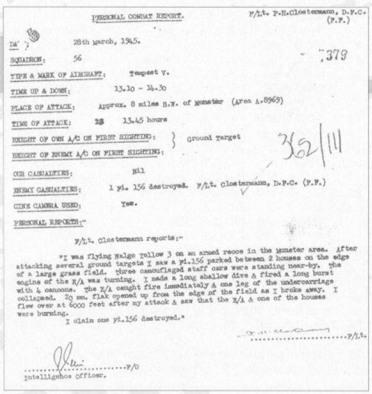
Warren Schrader passe du grade de *Flight Lieutenant* à celui de *Wing Commander* en quinze jours...

Cependant, le 15 avril le 122 va venger ses morts d'une manière éclatante : 11 victoires en seulement 29 sorties.

Tout commence avec le 56 : « *Avant que le temps soit totalement bouché, huit appareils menés par le commandant forcent le passage vers Kiel (qui devait faire l'objet d'un large détour). Mais en chemin, un Me 262 fut aperçu en train de décoller d'un aérodrome à Kaltenkirchen, au nord de Hambourg et le F/L J.A. McCairns et le F/L N.D. Cox sont descendus pour l'envoyer percuter le sol en flammes.* »

En fait, il s'agit d'un Arado Ar 234 du III./KG 76, probablement piloté par l'*Oberfeldwebel* Luther. Après visionnage du film des ciné-mitrailleuses, le QG rectifiera l'identité de la victime.

Et les succès se poursuivent avec le 486 : « *Spectacle de l'aube par neuf membres du 486* Squadron*; en franchissant le secteur d'Uelzen, 10 FW 190 furent observés en vol dans*



PERSONAL COMBAT REPORT. F/Lt. P.H.Clostermann, D.F.C. (F.F.)

DATE: 28th March, 1945.
SQUADRON: 56
TYPE & MARK OF AIRCRAFT: Tempest V.
TIME UP & DOWN: 13.30 - 14.30
PLACE OF ATTACK: Approx. 8 miles S.W. of Lemster (Area A-8969)
TIME OF ATTACK: 13.45 hours
HEIGHT OF OWN A/C ON FIRST SIGHTING: } Ground target
HEIGHT OF ENEMY A/C ON FIRST SIGHTING: }
OUR CASUALTIES: Nil
ENEMY CASUALTIES: 1 yk. 156 destroyed. F/Lt. Clostermann, D.F.C. (F.F.)
GUN CAMERA USED: Yes.
PERSONAL REPORTS:-

F/Lt. Clostermann reports:-

"I was flying Halga Yellow 3 on an armed recce in the Lemster area. After attacking several ground targets I saw a yk.156 parked between 2 houses on the edge of a large grass field. Three camouflaged staff cars were standing near-by. The engine of the A/A was turning. I made a long shallow dive & fired a long burst with 4 cannons. The A/A caught fire immediately & one leg of the undercarriage collapsed. 20 sec. flak opened up from the edge of the field as I broke away. I flew over at 5000 feet after my attack & saw that the A/A & one of the houses were burning.

I claim one yk.156 destroyed."

F/Lt.

F/O
Intelligence Officer.

Ci-contre :
compte rendu de combat signé de la main du F/Lt P.H. Clostermann en date du 28 mars 1945, revendiquant un Fieseler 156 détruit au sol. (Public Record Office, Kew)

Ron Abrahams, mécanicien du *Wing Commander* Evan D. Mackie, pose à la place de son « patron » dans le Tempest SN228 (codé « EDM »). On note la flamme de *Wing Commander*.
On compte 24 croix noires et un faisceau italien, bien que Mackie n'ait remporté « que » 21 1/2 victoires homologuées (dont 3 en collaboration); le surplus correspond aux 3 1/2 avions qu'il a détruits au sol. À cette époque, les pilotes de la RAF présentaient souvent leur tableau de chasse sous l'angle le plus favorable. (Photo R. Abrahams, collection A. Thomas)

la direction opposée. Le F/L « Smokey » Schrader a conduit sa force d'attaque dans la mêlée et après 15 secondes de combats tournoyants style 1918, huit Boches brûlaient au tapis. « Smokey » a détruit deux Boches et a maintenant atteint le royaume des as... »

Touché par la *flak*, le Tempest du *Wing-Co* est achevé par deux Fw 190D-9 surgis de nulle part.

Pour ne pas être en reste, le *Squadron Leader* Evan Mackie (80) ajoute un 190 à sa collection : « *Je volais comme Black 1 pour une mission de reco dans le secteur de Wismar-Butzow, quand j'ai entendu le 486* Squadron *signaler des FW 190 au sud de ma position. J'ai fait virer la formation vers le sud et arrivé près d'Uelzen, j'ai aperçu un certain nombre de FW 190 engagés par le 486* Squadron. *J'ai choisi l'un de ces appareils et l'ai suivi dans ses évolutions, pendant lesquelles j'ai tiré trois rafales d'une seconde environ chacune avec une forte correction. À la troisième, l'avion ennemi était en virage serré sur sa droite et j'ai tiré une rafale d'une seconde avec une correction de 60-70° à une distance de 150 mètres. Mon altitude était de 5 500 pieds alors. J'ai vu des coups au but dans la région de l'habitacle et la verrière a été éjectée. J'ai aussi aperçu ce que j'ai pris pour des trous dans le fuselage, juste en arrière du cockpit. Il est passé sur le dos et a piqué verticalement, des morceaux se détachant tout au long de la chute. Je n'ai pas vu le pilote sauter et l'appareil a percuté en flammes dans un bois. Black 2* [*Sergeant* W.F. Turner] *a attaqué cet appareil au cours du piqué, le touchant à la queue et faisant voler quelques débris* ».

Le lendemain, 16 avril, est une journée beaucoup moins heureuse. Deux pilotes sont descendus en combat : le *Sergeant* W.F. Turner et, surtout, le *Wing Commander* Richard E.P. Brooker, commandant le 122. À l'aube, celui-ci s'est envolé à la tête d'une section de quatre Tempest du 80 pour une reconnaissance armée dans le secteur de Hopsten. Son Tempest est touché par la *flak* au cours de l'attaque d'un train près d'Osnabrück. Ses équipiers voient que Brooker ne peut pas ouvrir sa verrière, tandis que le feu gagne. Son ailier, Turner, vole à ses côtés, témoin impuissant. C'est à ce moment que deux Fw 190D-9 surgissent de nulle part et abattent les deux Tempest en quelques secondes.

Le 17 avril, le 80 engage le combat avec des Fw 190D-9 du I./JG 26 entre Lübeck et Grevesmülhen vers midi. Le *Captain* R.A. Henwick et le *Flying Officer* R.S.E. Verran revendiquent chacun une victoire, mais le *Flying Officer* L. Smith est abattu. Du côté allemand, l'*Oberleutnant* Dortenmann, le *Leutnant* Söffing et l'*Obergefreiter* Böcker revendiquent une victoire chacun; les pertes du I./JG 26 s'élèvent à deux pilotés tués.

Il s'agit du dernier combat du 80, car le lendemain, il remplace le 3 à Warmwell pour parfaire son entraînement au tir et apprendre le bombardement en semi-piqué à Warmwell. « *Curieuse ironie du sort,* se plaindra Evan Mackie, *alors que les cibles réelles se comptaient par treize à la douzaine !* » C'est à Warmwell que Mackie apprend sa nomination au poste de *Wing Commander (Flying)* en remplacement de Brooker. Le commandant du 80 est alors confié au *Captain* R.A. Henwick (SAAF), le plus ancien pilote de l'unité qui était arrivé au 80 en Cyrénaïque !

Le 80 ne reviendra pas sur le continent avant la cessation des hostilités.

Le 20 avril, le 3 est de retour aux affaires : « *Le F/Lt P.H. Clostermann a commandé une patrouille au crépuscule, composée de trois appareils, dans le secteur de Hambourg et le temps était mauvais et nuageux et les trois* [appareils] *se sont trouvés séparés. Le F/Lt P.H. Clostermann a aperçu 6 FW 190 et a engagé le combat, en envoyant deux au tapis. Total du jour : 2 FW 190 détruits, MET 13-15* [13 détruits sur 15 attaqués], *véhicules hippomobiles 2-1, camions 3-15 et locos 0-2.* »

Le rédacteur du journal du 122 est plus laconique, avec

Pertes à l'ennemi du 122 *Wing*
01.03 – 08.05.45

02.03	EJ691	80	Cap O. Ullestad		CA Rheine
24.03	NV966	80	S/L J.A. Gibson		AA Helmond
25.03	EJ658	3	F/O B.M. Vassiliades	†	AA Bocholt
	EJ758	3	P/O T.H. McCulloch	P	AA Bocholt
	SN138	80	F/O W.H. Long	†	AA Bocholt
	NV981	486	F/O W.A. Kalka	†	AA Grave
26.03	EJ708	56	F/L W.R. MacLaren	†	AA Dorsten
28.03	NV973	56	Sgt S.A. Sheppard	D	?
30.03	NV766	80	F/O N.J. Rankin	†	AA Vechta
31.03	SA143	3	Sgt H.R. Butt	†	CA Damme
02.04	NV982	80	F/O R.J. Holland	D	AA Rheine
	SN139	80	P/O H.A. Horsey	†	CA ?
06.04	EJ761	56	W/O LW. Freeman		AA Helmond
	NV667	56	W/O D.C.H. Rex		AA B.102
13.04	SN184	486	S/L K. Taylor-Cannon	†	AA Dömitz
	SN141	486	W/O J. Mitchell	†	CA ?
15.04	NV719	80	W/O A.M. Rollo	P	CA Ludwiglust
16.04	NV641	–	W/C R.E.P. Brooker	†	CA Osnabrück
	NV983	80	Sgt W.F. Turner	†	CA Osnabrück
17.04	NV991	80	F/O L. Smith	†	CA Lübeck [1]
21.04	EJ588	3	F/L B.C. McKenzie	†	AA Hambourg
24.04	NV980	56	P/O D.C.H. Rex		AA Pritzwalk
	SN131	56	F/L J.J. Payton	P	AA Pritzwalk
	NV651	486	Sgt W.W. May	P	AA Hambourg
26.04	NV967	486	F/O K.A. Smith		AA Uithiele
27.04	EJ584	486	F/S R.A. Melles	P	AA Hambourg
29.04	NV663	3	W/O A. Crowe		CA Gresse [2]
30.04	EJ598	3	F/O S.T. Worbey	†	AA Schwerin
	NV936	3	P/O D.R. Worley	†	AA Schwerin
02.05	NV722	486	F/O O.D. Eagleson		AA Lübeck
03.05	SN189	3	F/L J. Bone	†	? Kiel
	EJ550	486	F/O C.E. Blee		AA Stade
	NV791	486	P/O J.E. Wood		AA Kiel
04.05	JN877	486	F/O M. Austin	P	? [3]

[1] Probablement abattu par l'*Oberleutnant* Hans Dortenmann (III./JG 54).
[2] Probablement abattu par le *Leutnant* Söffing (I./JG 26).
[3] Cf Aéro-Journal n° 11, page 17.

AA : artillerie antiaérienne (*flak*) - CA : combat aérien.
† : tué - P : prisonnier - D : disparu.

Hawker Tempest Mk. V (EJ714)
N° 274 *Squadron*
Volkel (B.80), octobre 1944.
Avion détruit au N° 80 le 12.04.45 à la suite d'un atterrissage forcé.

Hawker Tempest Mk. V (NV969)
N° 486 *Squadron*
Squadron Leader Warren Schrader
Faßberg, avril 1945.

Hawker Tempest Mk. V (EJ713)
N° 80 *Squadron*
Volkel (B.80), octobre 1944.
Avion piloté par le *Flight Lieutenant* J.M. Weston quand il a abattu un Bf 109 le 08.12.44.

Hawker Tempest Mk. V (EJ721)
N° 56 *Squadron*
Squadron Leader D.V.C. « Digger » Cotes-Preedy
Volkel (B.80), février 1945.

© P.-A. Tilley - 2001

Victoires homologuées au 122 *Wing*
01.03 – 08.05.45

02.03	Fw 190	3	S/L R.B. Cole	Rheine
07.03	Fw 190	3	F/O B.M. Vassiliades	Rheine
	Fw 190	56	F/L J.J. Payton	Rheine
	Bf 109	56	F/O V.L. Turner	Rheine
	Fw 190	80	S/L E.D. Mackie	Rheine
22.03	Fw 190	56	F/L J.T. Hodges	Hesepe
	Fw 190	56	F/L G.B. Milne	Hesepe
	Fw 190	56	F/O V.L. Turner	Hesepe
	Fw 190	56	Sgt P.C. Brown	Hesepe
	Fw 190	80	F/Lt R.C. Cooper	Hesepe
	Fw 190	80	F/O G.A. Bush	Hesepe
25.03	Bf 109	80	F/O W.R. Sheaf	Wesel
31.03	Ju 188	80	F/O K. Burton	Dummer See
			F/O G.A. Bush	
			F/L R.C. Cooper	
			P/O G.W. Dopson	
02.04	Fw 190	56	F/L P.H. Clostermann	Vechta
06.04	Fw 190	56	S/L R.W.A. MacKichan	Stolzenau
	Fw 190	56	S/L R.W.A. MacKichan	Stolzenau
	Fw 190	56	F/L J.J. Payton	Stolzenau
	Fw 190	80	F/L R.C. Cooper	Hoya
	Fw 190	80	F/O L. Smith	Hoya
	Ju 87	486	F/O C.J. Sheddan	Stolzenau
	Ju 87	486	F/O C.J. Sheddan	Stolzenau
09.04	Bf 108	80	S/L E.D. Mackie	Faßberg
	Bf 108	80	S/L E.D. Mackie	Faßberg
	Bf 108	80	F/O W.R. Sheaf	Faßberg
10.04	Fw 190	486	F/L W.E. Schrader	Nienburg
12.04	Fw 190	56	F/O D.E. Ness	Faßberg
	Fw 190	486	F/L J.H. Stafford	Ludwiglust
14.04	Fw 190	486	F/O C.J. Sheddan	Ludwiglust
15.04	Ar 234	56	F/L N.D. Cox	Kaltenkirchen
			F/L J.A. McCairns	
	Fw 190	80	S/L E.D. Mackie	Uelzen
			Sgt W.F. Turner	
	Fw 190	80	F/L A. Seager	Celle
	Fw 190	486	F/L A.I. Ross	Uelzen
	Fw 190	486	F/L W.E. Schrader	Uelzen
	Fw 190	486	F/L W.E. Schrader	Uelzen
	Fw 190	486	F/O A.R. Evans	Uelzen
	Fw 190	486	F/O B.J. O'Connor	Uelzen
	Fw 190	486	W/O R.J. Atkinson	Uelzen
	Fw 190	486	W/O G. Maddaford	Uelzen
	Fw 190	486	Sgt R.A. Melles	Uelzen
16.04	Fw 190	80	F/L M.P. Kilburn	Pritzwalk
	Fw 190	80	F/L R.B. Prickett	Pritzwalk
	Fw 190	486	F/L C.J. Sheddan	Neustadt
			W/O W.J. aShaw	
	Fw 190	486	F/L W.E. Schrader	Ludwiglust
	Fw 190	486	F/O J.W. Reid	Ludwiglust
17.04	Fw 190	80	Cap R.A. Henwick	Grevesmühlen
	Fw 190	80	F/O R.S.E. Verran	Lübeck
20.04	Fw 190	3	F/L P.H. Clostermann	Hambourg
	Fw 190	3	F/L P.H. Clostermann	Hambourg
21.04	Fw 190	486	S/L W.E. Schrader	Schwerin
	Fw 190	486	F/O A.R. Evans	Wismar
25.04	Me 262	486	F/O K.A. Smith	Lübeck
28.04	Ju 352	486	F/L J.W. Reid	Plon
			F/O O.D. Eagleson	
29.04	Bf 109	486	S/L W.E. Schrader	Lauenburg
	Bf 109	486	S/L W.E. Schrader	Lauenburg
	Fw 190	486	S/L W.E. Schrader	Lauenburg
	Bf 109	486	S/L W.E. Schrader	Lauenburg
			W/O N.D. Howard	
	Fw 190	486	F/O J.W. Reid	Ratzenburg
	Fw 190	486	F/O O.D. Eagleson	Lauenburg
	Fw 190	486	F/O C.J. MacDonald	Ratzenburg
	Fw 190	486	W/O J.R. Duncan	Ratzenburg
	Fw 190	486	F/O A.R. Evans	Lauenburg
	Fw 190	486	F/O C.S. Kennedy	Lauenburg
30.04	Fw 190	3	F/O J.T. Adams	Lauenburg
	Ju 352	56	Sgt A.M. Kennaugh	Wismar
			Sgt N. Willis	
01.05	Ju 88	3	F/L H.L. Longley	Schwerin
	He 111	56	Sgt A.M. Kennaugh	Schwerin
			Sgt N. Willis	
	Bf 109	486	S/L W.E. Schrader	Bad Segeberg
02.05	Fw 190	56	F/L R.V. Garton	Eutin
	Fi 156	56	F/L R.V. Garton	Eutin
	Fw 190	56	F/L F.L. MacLeod	Eutin
			Sgt N. Willis	
	Fw 190	56	F/L J. Sowerbutts	Eutin
	BV 138	56	W/O A.J. Brocklehurst	Eutin
			P/O P.F. Woodfall	
	Ju 52W	56	F/S P. Tullie	Neustadt
	Fi 156	56	Sgt G.J. Swindells	Gruber
	[1]	486	S/L C.J. Sheddan	Heiligenhafen
			F/O D.J. Thomson	
	Fw 44	486	F/O O.D. Eagleson	Schwerin
	Fi 156	486	F/O O.D. Eagleson	Schwerin
	Fw 190	486	P/O W.J. Shaw	Neumünster
			W/O N.D. Howard	
	Fi 156	486	P/O W.J. Shaw	Plon
			W/O N.D. Howard	
03.05	Fw 44	3	F/L H.K. Hughes	Kiel
	Fi 156	3	F/L H.K. Hughes	Schleswig
	Fi 156	3	F/L H.W. Longley	Plon
			W/O D.G. Saunders	
	Fw 190	56	W/O A.J. Brocklehurst	Lübeck
	Ju 88	486	F/L C.J. MacDonald	Tegel
	Ju 88	486	W/O J.R. Duncan	Tegel

[1] Hydravion quadrimoteur non identifié.
Source : Operations Record Book 122 Wing.
Les victoires du N° 274 *Squadron* ne sont pas comptabilisées.

une légère pointe d'alacrité affectueuse : « *Un jour plutôt bon couronné par la destruction de deux 190 par le Français fou* [mad Frenchman]. »

Compte rendu de l'intéressé : « *Je commandais la section Filmstar White pour une patrouille au crépuscule entre Brême et Hambourg, à très basse altitude. Vers 20h30, au SW de Hambourg alors que nous volions vers le SW, j'ai aperçu un tir intense de DCA légère venant d'une colonne blindée amie derrière nous. Aussitôt d'autres armes anti-aériennes légères ont ouvert le feu devant nous. Il pleuvait fort et nous avons dégagé dans des nuages bas vers 800 pieds. Je suis redescendu plus loin et me suis retrouvé au milieu de six FW 190 qui mitraillaient des objectifs au sol. Un combat général s'en est ensuivi au milieu de la* flak *légère, auquel une autre formation de six FW 190 s'est jointe. Je me suis retrouvé à environ 250 mètres derrière un FW 190, avec une correction de 30° j'ai tiré deux longues rafales et j'ai vu un grand éclair. Le FW 190 a basculé et est tombé tout droit en feu près d'une de nos colonnes. Peu après, je me suis retrouvé à basse altitude à Brême en train de chasser un FW 190 et étant moi-même pris en chasse par six autres. Une* flak *intense a ouvert le feu du sol. Après trois minutes d'un combat tournoyant confus au cours duquel mon appareil a été touché, je me suis retrouvé juste au nord de Brême derrière un FW 190 qui ne semblait pas avoir remarqué ma présence. J'ai ouvert le feu plein arrière à une distance de 400 mètres et je n'ai noté aucun résultat sauf que l'avion ennemi a aussitôt fait un atterrissage sur le ventre : là-dessus, je l'ai mitraillé au sol par deux fois et il a pris feu.* »

Le retour du pilote français s'effectue sans incident.

La *flak* est toujours aussi meurtrière, comme en fait à nouveau la triste expérience le 56, tout juste revenu à Hopsten, le 24 avril. Les *Flight Lieutenant* J.J. Payton et *Pilot Officer* D.C.H. Rex sont abattus au cours de la même sortie, sur la mauvaise rive de l'Elbe dans la région de Pritzwalk. Rex regagnera ses lignes, mais Payton sera fait prisonnier.

Le 25 avril, le *Flying Officer* K.A. Smith du 486 aperçoit un Me 262 se préparant à atterrir sur le terrain de Lübeck-Blankensee et l'abat juste avant que ses roues touchent le sol. Malheureusement, son vainqueur tombe à son tour, le lendemain, victime de la toujours redoutable *flak*.

Les combats se déroulent toujours plus à l'est et Hopsten devient trop éloigné des combats. En conséquence, le 27 avril, le 122 s'installe à Faßberg.

Le 29 avril est une journée particulièrement faste pour le 486, qui va engranger dix nouvelles victoires sans perte. Et le grand homme du jour en est le *Squadron Leader* Warren Schrader. Il a gentiment accepté de raconter sa

Les commandants d'unité du 122 *Wing*
(09.44 - 05.45)

122 Wing	
W/C RP Beamont	09.44 - 10.44
W/C JB Wray	10.44 - 01.45
W/C REP Brooker	01.45 - 04.45
W/C ED Mackie	04.45 - 09.45
N° 3 Squadron	
S/L LN Sweetman	09.44 - 01.45
S/L KF Thiele	01.45 - 02.45
S/L RB Cole	02.45 - 04.47
N° 56 Squadron	
S/L DVC Cotes-Preedy	09.44 - 02.45
S/L RWA MacKichan	02.45 - 05.45
N° 80 Squadron	
S/L RL Spurdle	08.44 - 01.45
S/L ED Mackie	01.45 - 04.45
Maj RA Henwick	04.45 - 11.45
N° 486 Squadron	
S/L EA Umbers	12.44 - 02.45
S/L KG Taylor-Cannon	02.45 - 04.45
S/L WE Schrader	04.45 - 05.45
S/L CJ Sheddan	05.45 - 09.45

Source : archives 122 Wing *(Public Record Office, Kew, GB).*

mission spécialement pour Aéro-Journal, cinquante six ans plus tard [1] :

« *Je commandais l'escadron pour une reco armée sur le secteur Lübeck-Wismar quand, juste après le décollage, nous avons été avisés que des* bandits *se trouvaient dans le secteur de la tête de pont de Lauenburg. Le contrôle nous a demandé d'aller prêter main forte à des Spitfire qui avaient déjà engagé l'ennemi.*

« *Un tel bouleversement dans les ordres de la mission rendait les choses plutôt excitantes pour le chef de patrouille. Par leur nature même, les têtes de pont se situent dans des endroits assez éloignés dont celui-ci n'a probablement jamais entendu parler, ajoutant à la tâche normale qui lui incombe, l'obligation d'en trouver les coordonnées puis de replier la carte dans un habitacle qui n'a jamais été conçu pour cela.*

« *Dans les parages de Lauenburg et à 3 000 pieds d'altitude, deux FW 190 sont tombés des nuages droit devant nous. J'ai emmené ma section de quatre à l'attaque – l'un des appareils ennemis est rentré dans les nuages et j'ai attaqué l'autre. Après plusieurs manœuvres, j'ai tiré une courte rafale à une distance de 300 mètres avec une correction de 30°. J'ai noté des coups au but sur le côté gauche du moteur et dans la partie inférieure de l'habitacle. Le FW 190 est parti dans une lente spirale accentuée et je l'ai vu s'écraser et exploser au sol dans les parages de Zahrendorf. Mon n° 2, le* Warrant Officer *Howard, l'a confirmé.*

« *Peu de temps après cet engagement, j'ai vu un Me 109 avec une bombe sous le fuselage se diriger vers nous sur nos douze heures. L'appareil ennemi a dégagé à gauche et à moins de 300 mètres, j'ai tiré une rafale avec une correction de 60°. J'ai vu des coups au but sur la racine de l'aile gauche suivis d'un éclair brillant. L'appareil ennemi est passé sur le dos et a plongé droit vers le sol. Je suis descendu pour photographier l'épave en feu et j'ai remarqué que la bombe avait été éjectée. Cette bombe a explosé environ dix secondes après le crash.*

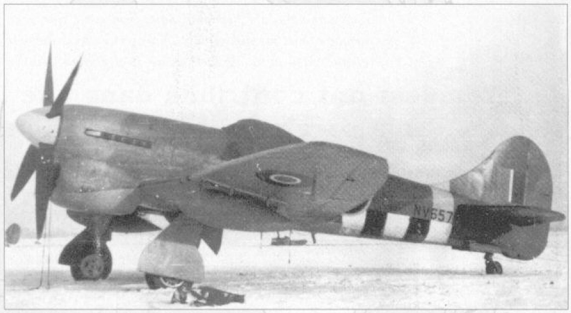
« *À ce moment Howard et moi-même, nous nous sommes retrouvés séparés du reste de la formation, alors nous avons patrouillé juste au nord de la tête de pont pendant environ dix minutes. Après quoi, j'ai repéré un appareil ennemi isolé volant devant nous à la même altitude de 4 000 pieds. La visibilité était très mauvaise au-dessous de 10 000 pieds en raison des nombreux incendies au sol. J'ai dû me rapprocher pour l'identifier. J'ai reconnu un Me 109. Howard était tout le temps resté derrière moi pour me protéger et pour ne pas avoir l'air trop gourmand, je lui ai demandé d'attaquer le premier. Il a tiré, mais le 109 paraissait encore voler normalement, alors je me suis approché à 150 mètres, juste derrière. J'ai tiré une salve et j'ai vu de gros morceaux. se détacher de l'appareil ennemi. Il est passé sur le dos en lâchant une fumée blanche. Je l'ai vu percuter le sol et exploser juste au sud de Ratzenburg.*

« *Le calme est revenu. Voyant que le ciel était plus dégagé vers l'ouest, vers Hambourg, et que nous avions assez de carburant et de munitions pour une ou deux autres attaques, nous avons mis le cap dans cette direction. Au-dessus des faubourgs de Hambourg, j'ai aperçu deux appareils que nous avons identifiés comme des Me 109 volant vers l'ouest vers 4 000 pieds. Nous les avons poursuivis dans le secteur de l'aéroport. J'ai attaqué le leader, donnant l'instruction à mon n° 2 d'attaquer l'autre. Après un court combat tournoyant, j'ai tiré une rafale de deux secondes à 300 mètres avec une correction de 20° et j'ai noté des coups au but sur le côté gauche du moteur. Le 109 a immédiatement pris feu et a piqué en flammes verticalement vers le sol et s'est écrasé sur la ligne de chemin de fer auxiliaire juste à l'est du terrain de Hambourg. Voyant que nous étions presque à court de munitions, nous sommes rentrés sans incident.*

« *Howard a pu se sentir frustré par mon intervention qui l'a privé d'une demi-victoire, mais j'ai pensé alors – et j'en reste convaincu aujourd'hui – qu'il n'était pas prudent de rester trop longtemps dans un secteur où la visibilité était mauvaise et les chasseurs ennemis nombreux. D'ailleurs, notre* WingCo, *Peter Brooker, était tombé quelques jours auparavant dans des conditions identiques.Je n'ai jamais éprouvé le moindre regret d'avoir exercer ce que j'appelerai* "mon droit de seigneur" [2]. »

« *Par prudence, j'ai décidé d'exercer* " mon droit de seigneur" *en privant mon ailier d'une demi-victoire.* »

Warren Schrader postule pour la destruction d'un Fw 190, deux Bf 109 et un demi Bf 109 en collaboration avec le Warrant Officer Howard. Il est possible que leurs victimes soient en fait des Fw 190, puisque la 12./SG 151 a perdu quatre de ces appareils dans le secteur.



Le NV657 du N° 80 *Squadron* dans la neige de Volkel pendant l'hiver 44/45. Cet appareil fut détruit à la suite d'un atterrissage forcé consécutif à une panne de moteur le 2 février 1945. Il était alors piloté par le *Squadron Leader* E.D. Mackie. (Collection A. Thomas)

Le mois d'avril s'achève difficilement pour le 122, avec la perte de deux pilotes du 3. Alors que le *Flight Lieutenant* H.K. Hughes conduit 12 Tempest pour un *sweep* dans la région de Schwerin à partir de 18h10, deux appareils sont abattus par la *flak*, ceux des *Flying Officer* S.T. Worbey et *Pilot Officer* D.R. Worley.

Au cours du mois d'avril, le 122 a accompli 1 674 sorties, revendiquant 51 victoires aériennes pour la perte de 19 Tempest du fait de l'ennemi.

Bien que la situation des armées allemandes soit devenue désespérée après la jonction des Américains et des Soviétiques sur l'Elbe, la Luftwaffe ne semble pas décidée à sortir du jeu. Malgré un territoire qui se rétrécit comme un peau de chagrin, la Wehrmacht tente de replier des centaines de milliers d'hommes vers le Danemark et la Norvège.

La guerre est presque terminée, mais elle ne l'est pas encore tout à fait, comme le 122 *Wing* en fera la triste expérience

[1] L'auteur remercie Malcolm Laird pour son « entremise ».
[2] En français dans le texte.

dans les tout derniers jours des combats. Sa mission est double : empêcher tout transfert d'avions de l'Allemagne vers le Danemark et la Norvège, détruire les MET [*Mechanised Enemy Transport*] qui replient les troupes vers ces mêmes zones.

Le journal de marche du 56 conclut la journée du 2 mai par ces termes : « *Globalement une journée couronnée de succès* ». Elle le serait à moins : 3 Fw 190, 1 BV 138, 2 Fi 156 et un Ju 52 à flotteurs descendus, sans perte. Le 486 se distingue également, avec cinq victoires, mais un de ses pilotes est abattu par la *flak* près de Lübeck.

Le N° 3 *Squadron* exécute 37 sorties dans la seule journée du 3 mai ! La deuxième mission est commandée par le « *Wing-Co* » (Mackie) en personne, mais elle manque de tourner au vinaigre. Lors de l'attaque d'une locomotive, le Tempest de Mackie est touché par des débris et un fragment coince un aileron. L'appareil se met à tourner en rond sur sa gauche. Parvenant à chaque sortie de cercle à tenir le cap pendant quelques instants, avant de laisser le Tempest effectuer un nouveau tour complet, Mackie réussit à revenir « en rond » et à se poser à Faßberg... Malgré cette mésaventure, il repart à nouveau à la tête du 3 à 19 heures, revendiquant trois avions détruits au sol.

Le *Flight Lieutenant* P.H. Clostermann commande une patrouille de quatre Tempest qui décolle à 15h40 et attaque la base d'hydravions de Großenbrode à 16h30 :

« *Je commandais Filmstar Squadron pour une reco armée et j'ai été dirigé par Kenway sur un aérodrome et une base aéronavale près de Heilighafen. J'ai vu approx. 100 avions ennemis la plupart sur des rampes et sur le sol. J'ai attaqué du nord vers le sud, touchant 2 BV 138 et 1 DO 24 sur une rampe. Le DO 24 s'est écroulé dans l'eau et s'est échoué. J'ai ensuite coulé un DO 24 amarré à sa balise. J'ai repris de l'altitude, comme il n'y avait pas de* flak, *j'ai décidé de faire une seconde attaque du nord vers le sud. Cette fois, j'ai choisi des cibles sur l'aérodrome lui-même. J'ai mis des coups au but sur 2 AR 234* [sic] *et à très faible distance sur un JU 352. Le JU 352 s'est cassé en deux et l'aile gauche s'est rompue. J'ai vu le lendemain les deux DO 24 coulés et l'épave du JU 352.*

« *Je revendique 2 DO 24 détruits, 1 JU 352 détruit, 2 BV 138 endommagés, 2 AR 232 endommagés. Tous au sol ou sur l'eau.* »

Le score de la journée est particulièrement bon pour le 3 : trois victoires aériennes et onze avions détruits au sol. Malheureusement, le *Flight Lieutenant* J. Bone ne rentre pas.

Le 4 mai est la dernière journée de guerre dans le secteur Nord. À 18h20, les représentants allemands signent l'acte de reddition sans condition des forces de la Wehrmacht présentes en Allemagne du Nord, aux Pays-Bas et au Danemark.

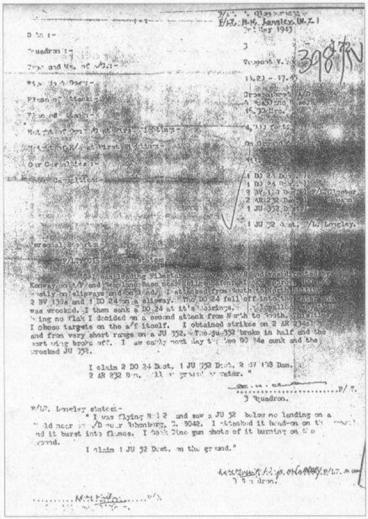
Journal de marche du 56 : « *À 20h30, il y eut un feu d'artifice improvisé quand fut annoncée la capitulation allemande dans le Nord-Ouest, tout le monde se rua vers le bar et la joie se lisait sur tous les visages sauf sur ceux des éternels mécontents qui ne cessaient de répéter : Quoi ? Plus de* flak *? Au chômage !* »

Depuis sa création, le 122 a revendiqué 207 victoires aériennes et un nombre incalculable de véhicules de transport de toute nature (fer, mer et route). Les pertes se sont élevées à 101 appareils du fait de l'ennemi.

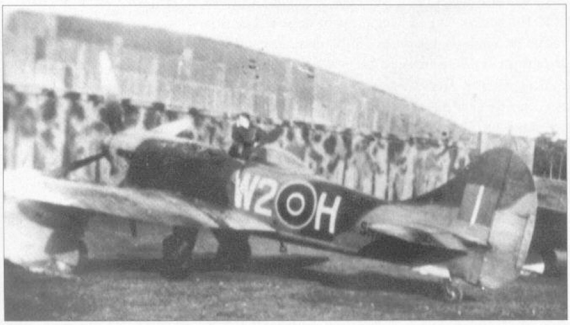
Malgré tout, le 122 n'a pas tout à fait réussi à ravir la supériorité aérienne à la Luftwaffe. Jusque dans les derniers jours de la guerre, la chasse allemande et la *flak*, toujours redoutable, ont infligé de sévères pertes à l'aviation alliée. Les Tempest ont toutefois réduit dans de larges proportions la capacité de la Luftwaffe à intervenir dans la bataille au sol.

C'est cependant dans son action contre les moyens de transport allemands que le 122 a connu sa plus grande réussite. Il a ainsi contribué pour une bonne part à la paralysie complète des forces armées allemandes et de leur logistique.

Les Tempest ont contribué dans une large mesure à la paralysie de la logistique allemande.

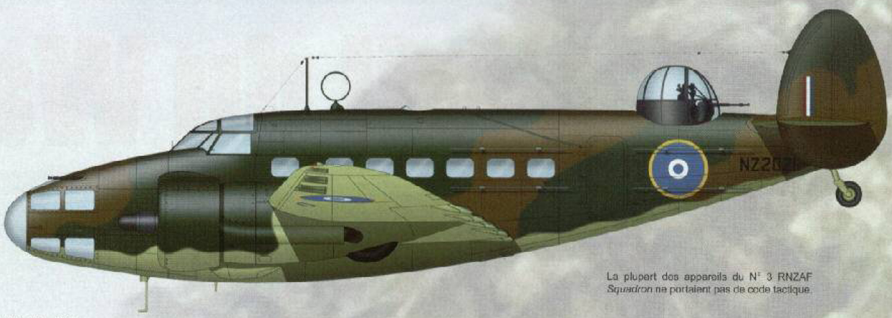


Ci-contre : le compte rendu de la sortie du *Flight Lieutenant* P.H. Clostermann du 3 mai 1945. Celui-ci est complété par le rapport du *Flight Lieutenant* M.W. Longley, ailier de Clostermann lors de l'attaque contre Grossenbrode. (Public Record Office, Kew)



Un Tempest Mk. V de la dernière série de production affecté au N° 80 *Squadron*, face aux hangars détruits de Faßberg, en mai 1945. Les Tempest de la 2nd *Tactical Air Force* portaient des cocardes de type C1 sur les extrados. (Collection A. Thomas)

Amerrissage à Vella Lavella



La plupart des appareils du N° 3 RNZAF *Squadron* ne portaient pas de code tactique.

© P-A. Tilley - 2001

Généralement, quand un vol commence mal, la tendance veut qu'il se termine mal. Certains diront que c'est le destin et que cela devait arriver ainsi. C'est le cas du *Flying-Officer* W.G.C. Allison alors pilote au N° 3 *Squadron* (RNZAF) basé à Guadalcanal dans les Salomon.

La mission ressemble à une mission de routine bien que cette journée là, un observateur inhabituel monte à bord; il s'agit du *Lieutenant-Colonel* C.N. Bengough, commandant en chef de la *Salomon Islands Defense Force*. L'équipage et son passager décollent à 13 heures à bord du Hudson VI NZ2072. Malheureusement, l'équipement IFF ne fonctionne pas et Allison prend la décision de revenir à la base, y atterrissant 15 minutes plus tard. Cependant, Allison, pilote de 33 ans qui a déjà plus de 3 100 heures de vol dont près de 600 sur Hudson, ne semble pas contrarié outre-mesure par ce contre-temps et il embarque avec ses cinq compagnons dans l'avion de réserve, le Hudson III NZ2021.

Quand ils repartent, il est 13h30 et cette demi-heure de retard va sceller leur destin. Survolant la zone des Nouvelles-Hébrides et des îles Shortland, le Hudson est alors intercepté par des chasseurs japonais du type *Zéro*. Malgré la supériorité numérique de ses assaillants et de la vulnérabilité du bimoteur, l'équipage néo-zélandais va se battre pendant plusieurs minutes, couvrant une distance de près de 70 km en essayant de revenir en zone amie. Cependant, la logique finit par vaincre l'équipage, dont trois de ses membres sont blessés, et la machine qui est en feu. Cette situation oblige Allison à amerrir à quelque 3 km à l'ouest des côtes de l'île de Baga (au large de Vella Lavella).

Si tous les hommes parviennent à sortir de leur machine qui sombre, ils sont immédiatement pris à parti par les Japonais qui n'hésitent pas à les mitrailler, effectuant même plusieurs passses. Seul le *Flight-Sergeant* T.E. Ganley survit mais le copilote, le *Pilot-Officer* F.B. Kerr, et les *Sergeants* J.H. Johnstone, radio, et R.G. Douglas, navigateur, périssent tous au cours des straffings répétés des chasseurs nippons. Douglas était le plus jeune de tous, âgé alors de 20 ans. Le *Lieutenant-Colonel* Bengough périt dans les mêmes circonstances et aura cet honneur douteux d'être l'officier britannique le plus haut gradé tué au cours de la campagne des Salomon.

Ganley, bien que blessé, nage vers le rivage et est pris en charge par un observateur côtier (*coast watcher*). Il n'est recueilli qu'un mois plus tard par une vedette de la marine américaine. Allison en reconnaissance de son action et de son sang-froid au cours de ce vol reçoit la DFC le 25 février 1944 à titre posthume. Ganley reçoit quelques jours avant la DFM dont on retiendra de la citation :

«...Au cours des premières minutes du combat, le Flight-Sergeant *Ganley a été blessé sérieusement à la hanche et a reçu des éclats aux mains, au bras et à la tête. Après que le directeur de tir a été touché lui aussi, il a pris en charge cette fonction malgré ses blessures (...). Pendant l'attaque initiale, le* Flight-Sergeant *Ganley a touché un Zéro qui a paru désemparé et il l'a vu tomber en mer. Le Hudson a pris feu par la suite et il a aidé à combattre le feu jusqu'à ce que les extincteurs soient vides. L'avion est alors obligé de faire un amerrissage (...). Mais dans l'eau, les passagers de l'avion furent pris pour cibles à plusieurs reprises par l'ennemi en conséquence de quoi, le* Flight-Sergeant *Ganley resta le seul survivant...»*

Ganley survit à la guerre et quitte la RNZAF en novembre 1945. Il décède en novembre 1997.

Philippe Listemann

L'œil du War

Malcolm Laird

Les préparatifs pour le débarquement en Normandie occupa à plein temps la plupart des unités aériennes alliées. Le N° 886 *Squadron* fut l'une des formations de la Fleet Air Arm à être placée sous le commandement de la RAF dans le cadre de l'*Allied Air Spotting Pool* (groupement de réglage aérien d'artillerie allié), en compagnie des N° 801, 808, 887 et 894 *Squadrons* de la FAA et de la VCS-7 de l'US Navy. Ces unités formèrent à titre temporaire le N° 34 *Tactical Reconnaissance Wing* et furent installées sur la BAN de Lee-on-Solent, près de Portsmouth.

Le *Lieutenant (A)* Hugh Lang, de la Royal New Zealand Naval Volunteer Reserve (« A » pour air) a effectué de nombreuses sorties avant, pendant et après le Jour-J. Il en a gardé la trace dans un bloc-notes personnel qu'il a accepté d'ouvrir à l'auteur.

5 juin : Briefing à 5h15, demain c'est pour de bon, le Jour-J.

6 juin : L'invasion de l'Europe commence. Lee-on-Solent est passé à l'action avec le premier appareil du 886 qui a décollé à 4h45 dans le noir, pour régler l'artillerie navale. Le temps était plutôt mauvais au début, mais il s'est levé dans la matinée. Je suis parti à 7 heures (dans le Seafire III NF541) avec Alan Horstead sur deux objectifs prédéterminés. Mais, ma radio était HS et il a guidé le tir. Au cours de la sortie suivante à 9h30, j'ai décollé tout seul et encore une fois la radio est tombée en panne. Toute la plage est en flammes et la *flak* ne rigole pas. L'un de nos pilotes, Pady Wallace, a été descendu par la *flak*, mais il est sur le chemin du retour [*Wallace a effectué un atterrissage forcé sur la plage*]. Plusieurs autres ont aussi effectué des atterrissages forcés. A 14h25, on a redécollé et on s'est bien amusés. On a contrôlé un tir impromptu du HMS *Warspite*. Un Boche m'a tiré dessus avec une *flak* légère, alors j'ai dirigé le *Warspite* dessus. La position allemande s'avéra être une batterie anti-aérienne lourde. Trois coups au but sur des canons, puis je les ai mitraillés, mettant deux fois dans le mille sur deux canons. Les munitions ont explosé, le tir était parfait. Demain sera encore meilleur, j'espère. Longue vie au 886 !

7 juin : Première sortie à 7 heures. Un tir sans préparation. Suis tombé sur une bataille en cours avec nos chars apparemment bloqués. Ai dirigé le *Warspite* sur les blindés ennemis dans le secteur, qui ont reflué vers un village au sud d'Authie, que nous avons à nouveau pilonné. Suis rentré avec un trou d'obus dans l'aile droite. Val (le *Lieutenant Commander* P.E.I. Bailey) a été abattu par le tir de nos propres navires, mais il est probablement sain et sauf. Enfin, je l'espère ! Dickie (*Lieutenant* D.B. Law) fut aussi descendu par une *flak* légère dans nos lignes – il est sauf.

Plus tard dans la journée, ai fait une seconde sortie. Horstead a dirigé le tir, pas terrible ! Pas pu larguer le réservoir, suis rentré prématurément. Mike Crosley revendique un 109 – sans film. Barraclough (*Sub-Lieutenant* D.W. Barraclough) du 887 en revendique un autre. Wallace est revenu cette nuit. Le patron a été descendu par trois 109, c'est moi qui prend le commandement – pas pour longtemps, l'espère.

8 juin : En l'air à 5 heures (Seafire L.III NF525). Ai traversé une *flak* intense au-dessus du Havre et ai perdu Alan Horstead. Ai tourné au-dessus [*de la zone des combats*] en l'appelant lui et le HMS *Warspite*. Deux Fw 190 m'ont attaqué, mais j'ai réussi à m'en sortir et j'ai tiré une longue rafale sur le second de 400 à 600 mètres de distance, avec quelques coups au but sur l'emplanture de l'aile. Il a viré lentement vers la droite, puis j'ai aperçu des traçantes passer sous moi. Alors, j'ai tiré violemment le manche vers la gauche et un obus a transpercé le système de réglage du pas de l'hélice. Le « ventilo » s'est arrêté et j'ai voulu sauter, mais je n'ai pas pu ouvrir la verrière, alors j'ai décidé de me poser sur le ventre dans cet appareil en partie incontrôlable. J'ai dû atterrir dans un bois, comme j'ai pu, m'écrasant dans les arbres. Je m'en suis sorti avec quelques égratignures aux bras et au visage. Après avoir récupéré tout ce qui pouvait

Ci-dessus : le *Lieutenant* Alan Taylor du N° 887 *Squadron* survole l'Irlande en mai 1944 dans son Seafire L.III. (Photos P. Lang, collection de l'auteur)

Ci-dessous : Réception de nouveaux Seafire L.III à la BAN de Henstridge en mars 1944.

l'être, cartes, revolver, trousse de secours et nécessaire de survie, je me suis mis en route en direction du nord-ouest pour retrouver nos troupes.
Au bout d'un certain temps, je suis tombé sur un QG ennemi et me suis caché dans une cave, le temps de réfléchir à la situation. J'ai pris contact avec des civils français qui ont appelé les commandos à mon aide. On a dégusté un excellent cognac dans leur cave et on a aussi mangé un morceau dans leur maison. Les commandos ont détruit ma combinaison et ont envoyé deux hommes détruire le collimateur de mon Seafire parce que les Boches tournaient encore dans le coin.

spite

J'ai emporté quelques souvenirs d'un stock allemand et en compagnie du *Sergeant* Leach [un autre pilote abattu] et trois commandos (qui ont confirmé ma victoire contre le Fw 190 qu'ils ont vu s'abattre), j'ai finalement été évacué vers l'arrière. Ça s'est fait en jeep sous les obus allemands et on a embarqué à bord du LST430 qui rentrait en Angleterre.

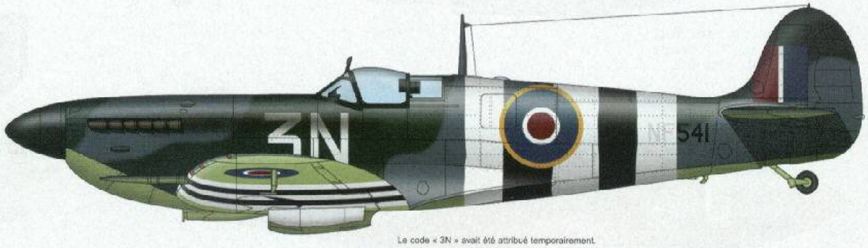
9 juin : Mes plaies ont été pansées et j'ai passé le reste de la journée au mess à « m'en enfiler quelques-uns », tandis que le LST430 se trouvait dans la Solent. J'ai finalement été débarqué à minuit à Stokes Bay Pier pour entrer à l'hôpital de Cobham.

10 juin : Tim Metcalfe se trouve dans le lit en face de moi. Val, Buster et Maxy Newman sont venus me rendre visite, ainsi que l'officier de renseignements qui a pris mon rapport et qui m'a dit qu'il me ferait homologuer mon Fw 190. J'ai écrit à Pam (devenue depuis Mme Pamela Lang).

Ainsi s'achève la contribution modeste, mais trépidante, de Hugh Lang à la libération de l'Europe. Les unités de la Fleet Air Arm qui avaient été intégrées au groupement de réglage aérien d'artillerie furent rendues à leur propriétaire le 15 juillet 1944. Le N° 886 *Squadron*, celui de Lang, fut incorporé au N° 808 et le N° 886 fut dissous. Comme la plupart des pilotes, Lang fut transféré au N° 885 *Squadron* et poursuivit son entraînement pour les tâches à venir (tir aérien, bombardement en piqué, familiarisation des équipages de Liberator du *Coastal Command* avec la silhouette du Seafire). Le *Lieutenant* Hugh Lang prit le commandement par interim du N° 885 *Squadron* entre septembre et novembre 1944. Son unité sera transformée sur Hellcat et envoyée sur le théâtre du Pacifique.

Note de la rédaction
Si l'on s'en réfère aux informations publiée par Jean-Bernard Frappé dans *La Luftwaffe Face au Débarquement Allié* (éditions Heimdal, 1999), le vainqueur de Lang pourrait être l'*Unteroffizier* Schleef du III./JG 54, seul pilote allemand à avoir revendiqué un Spitfire dans la matinée (6h40, ce qui correspondrait à 5h40 en heure anglaise).
Dans ces conditions, sa victime pourrait être le Fw 190A-8/R2 (Wk.Nr. 680182) du *Leutnant* Alfred Tauchen (†) de la 8./JG 54, abattu près de Caen.

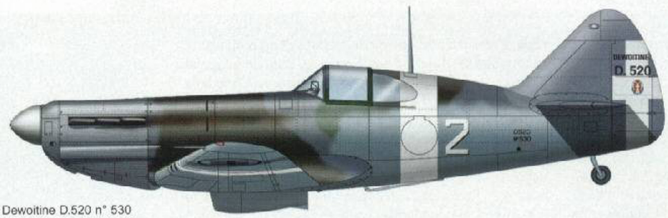
Hugh Lang, alias Sam, devant la dérive de son Seafire II décoré de son emblème personnel du Saint, en 1943. Lang est né le 26 janvier 1917 à Mataura (Nouvelle-Zélande).



Le code « 3N » avait été attribué temporairement.

Supermarine Seafire L.III (NF541)
N° 886 *Squadron*
Lieutenant Hugh Lang
Lee-on-Solent, 6 juin 1944.

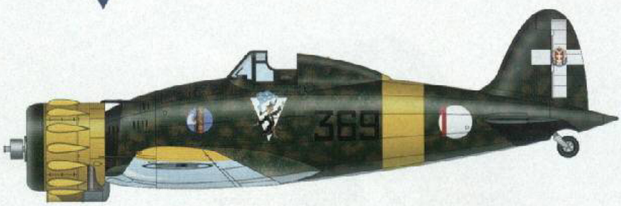
© P-A. Tilley - 2001



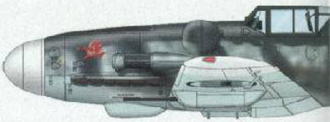
Dewoitine D.520 n° 530
164ª *Squadriglia*, 161° *Gruppo*
Istres (France), mars 1943.

Fiat CR.42N (MM 9130)
Sezione Caccia Notturna
Palerme-Boccadifalco (Sicile),
automne 1942.

Marque peinte sur la trappe du train du MC.205V.

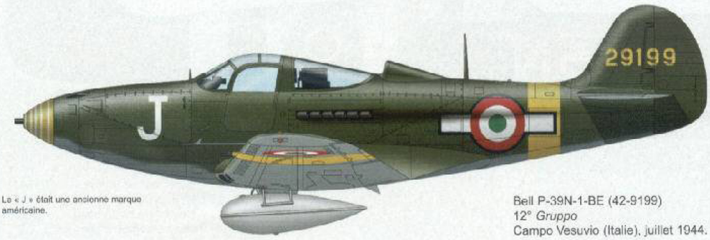


Macchi MC.200 (MM ?)
369ª *Squadriglia*, 22° *Gruppo*
Capitano Giorgio Jannecelli
Stalino (Russie), décembre 1941.



Messerschmitt Bf 109G-6
70ª *Squadriglia*, 23° *Gruppo*
Corveteri, juillet 1943.

Reggiane Re 2002 (MM 7354)
238ª *Squadriglia*, 101° *Gruppo*
Crotone (Italie), juillet 1943.

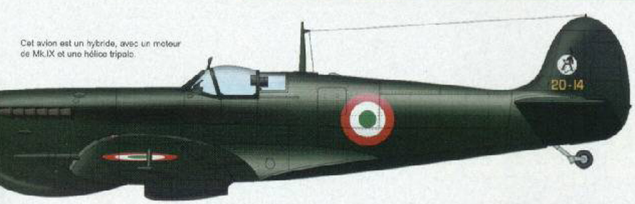


Le « J » était une ancienne marque américaine.

Bell P-39N-1-BE (42-9199)
12° *Gruppo*
Campo Vesuvio (Italie), juillet 1944.

Italian fighters of WW2

La chasse italienne 38/45



Cet avion est un hybride, avec un moteur de Mk.IX et une hélice tripale.

Supermarine Spitfire Mk.Vb Trop
20° *Gruppo*
Galatina (Italie), printemps 1945.

Fiat G.50 serie I (MM.3602)
351ª *Squadriglia*, 20° *Gruppo*
Ciampino (Italie), été 1939.

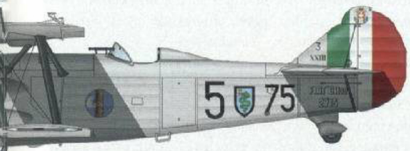
Macchi MC.205V (MM ?)
3ª *Squadriglia*, 1° *Gruppo* ANR
Tenente Emilio Marchi
Campoformido (Italie), avril 1944.

Reggiane Re 2005 (MM.92347)
362ª *Squadriglia*, 22° *Gruppo*
Naples-Capodichino (Italie), août 1943.

Fiat G.55 (MM.91089)
2° *Gruppo* ANR
Bresso (Italie), avril 1944.

Reggiane Re 2001 (MM 326 ?)
101° *Gruppo*
Lecce (Italie, avril 1944)

Macchi MC.202 (MM ?)
Avion du commandant du 153° *Gruppo*
Decimomannu (Sardaigne), mars 143.



Fiat CR.32bis (MM 2715)
75ª *Squadriglia*, 23° *Gruppo*
Turin-Mirafiori (Italie), début 1938.

© P.A. Tilley 2001

KAL007 ne répond plus

Photo MAP

C-J. Ehrengardt

A 22h36 GMT, dans la nuit du 31 août au 1er septembre 1983, le Boeing 747 HL7442, vol KAL 007 des Korean Airlines, est abattu par des chasseurs soviétiques près de Sakhaline, après avoir dévié de plus de 500 km de sa route normale. Ses 269 occupants sont tous tués. Ce sont à peu près les seuls éléments sur lesquels tout le monde – ou presque – s'accorde. Car, pour le reste, les avis divergent, c'est le moins que l'on puisse dire. Cet incident majeur, sans doute l'un des plus graves de la Guerre froide, a failli faire basculer le monde dans l'apocalypse nucléaire. Plus de vingt ans après le drame, sans vouloir rallumer la polémique autour de la mort de 269 personnes, l'auteur a surtout voulu dresser un inventaire du dossier en rappelant les diverses théories en présence et en les confrontant aux faits établis.
Ses conclusions pourront paraître surprenantes, mais dans cette triste affaire, tout est surprenant.

Un Boeing au-dessus de tout soupçon

Le 31 août 1983, vers midi [1], le commandant Chun Byung-In et son équipage pénètrent dans le poste de pilotage du Boeing 747-230B HL7442 des Korean Airlines parqué devant le terminal de l'aéroport d'Anchorage. Arrivé le matin de New York, l'appareil a fait escale pour être ravitaillé en carburant et changer le personnel navigant. Le vol KAL 007 (ou plus exactement KE007, selon la terminologie officielle) doit conduire à Séoul ses deux pilotes et l'ingénieur de bord, vingt hôtesses et stewards, six autres membres d'équipage des KAL qui rentrent chez eux (GP) et deux cent quarante passagers. Chun et son équipage commencent alors la procédure de routine qui précède chaque vol. Entre autres tâches, le pilote remplit le formulaire réglementaire pour la livraison du carburant et, aidé de son copilote, il programme les trois centrales de navigation à inertie (INS). Ces instruments permettent de guider un avion sur un cap déterminé sans aide extérieure. Ils offrent également à l'équipage un flot continuel d'informations sur l'assiette de l'avion et son altitude, et l'avertissent en cas de déviation involontaire du cap.

Un pilote et une compagnie hors du commun

Le commandant Chun est une forte personnalité des Korean Airlines. Ce colonel de réserve des forces aériennes de la Corée du Sud, ancien leader de la patrouille acrobatique, âgé de 45 ans en 1983, est entré onze ans auparavant aux KAL. Richard W. Johnson [2] le décrit comme « *un personnage taciturne, exceptionnellement endurci, confiant, agressif, au caractère trempé, sans compromis et aimant prendre des risques* (…et) *un pilote très expérimenté avec plus de 10 600 heures de vol à son actif,* (…) *que les autres pilotes des KAL avaient surnommé l'ordinateur humain* ».

Les Korean Airlines ne sont pas non plus ce que l'on peut appeler une compagnie conventionnelle. Les frères Choong, qui l'ont rachetée à l'état en 1969, en ont fait une compagnie commercialement très agressive et qui ne s'embarrasse guère de principes. Comme les frères Choong ont fait fortune en ravitaillant les troupes américaines pendant la guerre de Corée, leurs liens avec la CIA et son équivalent coréen, la KCIA, ont été fréquemment évoqués, mais jamais prouvés. Toutefois, le quotidien japonais *Mainichi Daily New* [3] signale que Chun a déjà

eu maille à partir avec la chasse soviétique sur la route Anchorage — Séoul, sans cependant fournir d'autres précisions. En outre, les KAL se sont déjà signalées en 1978 par un incident étrangement identique.

Le 20 avril 1978, le Boeing 707-321B HL7429 du vol KE902, décolle de Paris à destination de Séoul, via Anchorage par la route circumpolaire. Quelques heures plus tard, on le retrouve sur le ventre sur un lac gelé près d'Archangelsk, après être passé à la verticale de Mourmansk et après avoir volé une heure et demie en territoire soviétique ! Le survol de la base de leurs sous-marins nucléaires a fait voir rouge (!) aux Soviétiques et deux Su-15TM ont décollé avec l'ordre de forcer l'intrus à se poser ou de l'abattre. Le capitaine A. Bosov a tiré un coup de semonce, mais la rafale a traversé la cabine, tuant deux passagers. Ce sont, par chance, les seules victimes parmi les 109 personnes à bord. On peut, toutefois, imaginer que cet incident en a fait d'autres dans l'état-major de la défense aérienne de la région de Mourmansk...

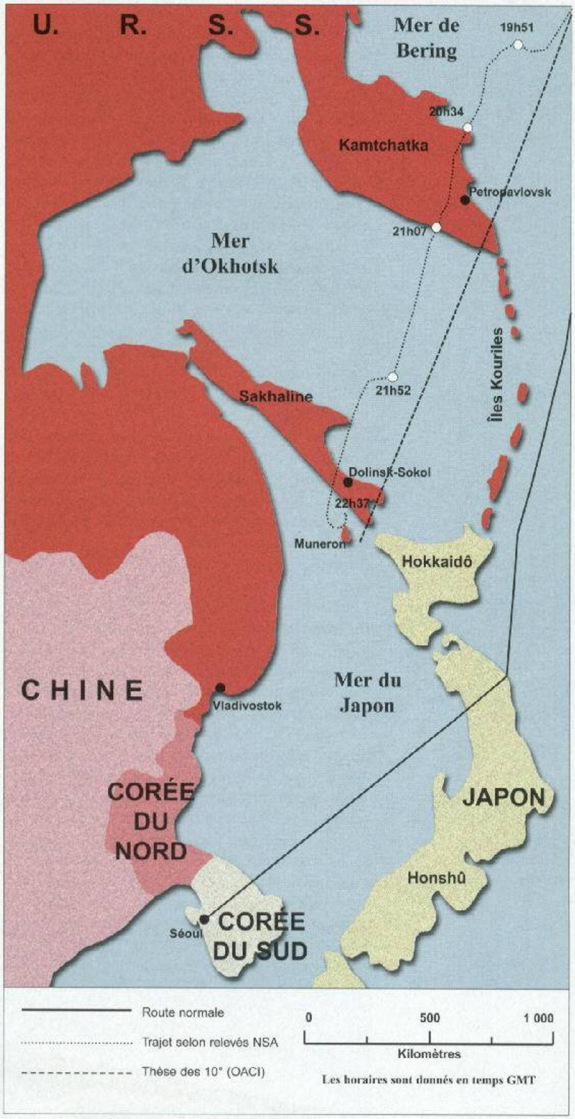
Pour toute explication, le commandant de bord, Kim Chang Kyu, indiqua qu'il avait cru que son système de navigation était en panne et qu'il suivait un cap réciproque. Alors, parvenu à quelques centaines de kilomètres de l'Alaska, il avait brusquement fait demi-tour. Il fut le seul, parmi tous les passagers et membres d'équipage, à ne pas se rendre compte que le soleil qui l'avait jusque là accompagné sur sa gauche, brillait désormais sur sa droite ! Connaissant le strict code de l'honneur coréen, et le règlement non moins drastique des KAL, on aurait pu s'attendre à ce que Kim soit sévèrement réprimandé; il fut, bien au contraire, accueilli comme un héros lors de son retour à Séoul.

La bataille des média

À 13 heures GMT en ce 31 août 1983, Chun arrache la lourde machine de la piste 32 et met le cap sur Séoul en empruntant la route R-20. C'est à ce moment précis que les opinions divergent. Le seul point où elles se rejoignent est que l'appareil a été abattu par un chasseur soviétique au-dessus de l'île de Sakhaline, entraînant dans la mort ses 269 occupants.

Dans leurs conférences de presse respectives, qui se succèdent à un rythme échevelé, Américains et Soviétiques se rejettent la responsabilité du drame. Les premiers accusent les seconds d'avoir descendu de sang froid, sans autre forme de procès, l'avion qui s'est involontairement égaré de sa route normale. Les Soviétiques se retranchent derrière le fait que l'appareil a, au contraire, volontairement violé leur espace aérien dans le cadre d'une mission d'espionnage. Le Président Reagan lâche la bride à son anticommunisme viscéral en n'hésitant pas à déclarer publiquement qu'il s'agit d'un « *crime contre l'humanité* ». On frôle la crise majeure, peut-être même la Troisième Guerre mondiale.

La bataille des médias est gagnée haut la main par les Américains, parfaitement rompus à ce jeu. Les Soviétiques, confondant communication et propagande, perdent pied sur ce terrain mouvant. Tout ce que les médias occidentaux retiennent de la conférence de presse que tient le 9 septembre le maréchal Ogarkov, chef d'état-major des forces armées soviétiques, est son absence totale de regret et de la moindre once d'humanité face aux 269 morts. Et pourtant, elle contient des détails fort intéressants. Ogarkov démontre la présence de plusieurs avions de reconnaissance électronique américains RC-135, dont un a calqué sa route sur celle de KE007 au moment où celui-ci a survolé le Kamtchatka, de telle sorte que leurs deux échos n'ont fait plus qu'un pendant



un moment. Il révèle également que pendant plusieurs minutes, le Boeing a disparu des écrans des radars soviétiques. Les Américains se contentent d'ignorer ces allégations, sans pourtant les réfuter.

Pour l'administration Reagan, l'affaire a éclaté au meilleur moment, un mois avant une nouvelle négociation américano-soviétique sur la réduction des armes nucléaires. Non seulement, elle ne veut pas entendre parler de désarmement, mais elle compte proposer au Congrès l'examen du budget fantasmagorique du nouveau programme militaire de la « guerre des étoiles ». En outre, elle exerce une pression discrète mais encore inefficace sur les Européens pour qu'ils acceptent chez eux le déploiement de missiles Pershing II. L'affaire KE007 va balayer toutes les réticences et tuer dans l'œuf le projet de négociation avec les Soviétiques.

L'affaire rebondit

L'enquête officielle est tout naturellement confiée à l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale), un organisme neutre coiffé par les Nations Unies, basé à Montréal. Ses conclusions révèlent que l'appareil s'est écarté de 10° de sa route normale peu après son départ d'Anchorage en raison d'une erreur de programmation des INS, que l'équipage fatigué n'a pas su déceler. L'affaire est classée.

Ou presque – parce que certains journalistes trop curieux estiment que l'enquête a été bâclée et présente de flagrantes contradictions.

Différents ouvrages et articles, certains fort bien documentés, d'autres plus fantaisistes, fleurissent dans les mois qui suivent. Tous en arrivent à la même conclusion : l'affaire a été étouffée par le gouvernement américain.

Les Soviétiques se trouvent dans une position embarrassante. Ils se contentent de clamer leur bonne foi, mais ne peuvent apporter la moindre preuve sans révéler au monde entier (et surtout à leur concitoyens) que leur système défensif est une véritable passoire et que la plus puissante force aérienne du monde s'est comportée d'une manière lamentable au-dessus du Kamtchatka. L'implosion du bloc communiste va changer la donne.

L'affaire rebondit en 1990 avec la publication d'une série d'articles dans le quotidien russe les *Izvestia*, fruit de six longues années d'investigations menées par Andrej Illesh à Moscou et Aleksandr Shalnev, correspondant du journal à Washington.

Selon eux, le Boeing pénétra, apparemment en compagnie d'un RC-135, dans l'espace aérien soviétique au Kamtchatka. Ce fut une véritable panique au sein de la défense aérienne, qui ne put faire décoller aucun chasseur avant que le Jumbo soit à plus de cent kilomètres à l'intérieur des terres. Il ne put être intercepté avant de se trouver à nouveau en sécurité au-dessus des eaux internationales de la mer d'Okhotsk. Selon Illesh, ce fut à ce moment qu'il fut « escorté » par un Soukhoi Su-15 piloté par le commandant Vasili Kazmin. Celui-ci dut abandonner rapidement la partie, laissant le Boeing poursuivre son vol en direction de Sakhaline, à 500 km de sa route normale. Deux chasseurs décollèrent alors du terrain de Dolinsk-Sokol.

La suite a été rapportée à Illesh par Gennadij Nikolaevitch Osipovitch, devenu depuis lieutenant-colonel de réserve et qui, la nuit du 31 août, fut l'homme qui pressa la détente.

La guerre des nerfs

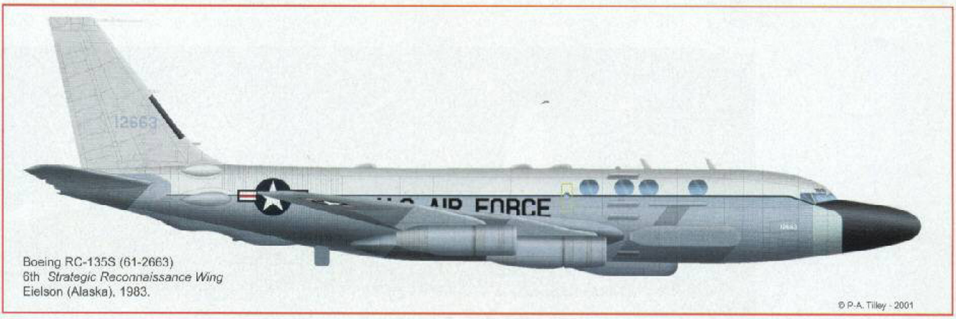
« L'année 1983 a été difficile pour nous. Les Américains augmentaient sans cesse le nombre de leurs vols de reconnaissance dans notre zone et nous étions forcés de répondre. Nous haïssions tout particulièrement les RC-135 de reconnaissance électronique. J'ai lu dans les Isvestia *l'opinion de James Oberg, spécialiste américain des catastrophes aériennes. Moi, je trouve son avis d'expert risible. Par exemple, il dit que les pilotes soviétiques ont pris l'avion sud-coréen pour un RC-135. Si c'est vrai, c'est la preuve de notre totale incompétence. Il dit que KAL007 se déplaçait plus vite sur nos écrans de radar qu'un RC-135. En plus il volait en ligne droite alors que les RC-135 effectuent généralement des huit. Sommes-nous aussi incapables qu'il le dit pour ne pas connaître la manœuvre classique des RC-135 ? J'ai vu des tas de choses dans le ciel au-dessus de Sakhaline et je peux vous dire que les RC-135 volent parallèlement à la frontière et peuvent parfaitement intercepter nos signaux radar et les transmissions des stations au sol. Mais, en temps de paix, tous nos radars ne sont pas actifs. Alors*

Un Soukhoi Su-15 (Flagon-A) en exposition statique au musée de Khodynka. (MAP)

les Américains avaient trouvé une astuce. Ils volaient en faisant des huit. L'avion de reconnaissance fonçait droit sur la frontière et la franchissait pour nous obliger à allumer nos radars. Puis il rebroussait chemin en faisant des huit.

« C'était la guerre des nerfs en permanence. Pendant mes dix ans de service en Extrême-Orient, j'ai décollé des milliers de fois pour des interceptions. Nous finissions par connaître les numéros des intrus. Et eux les nôtres. L'un de mes officiers, après être rentré de permission, effectuait une interception quand il a entendu : 'Salut, Nikolaev, où t'as été en vacances ?'.

« En avril 1983, il s'est passé un événement. Profitant des vynos, quand le brouillard monte de la mer avant d'être dissipé par le soleil, les Américains ont violé notre espace aérien et ont survolé une île des Kouriles pendant un quart d'heure. Une commission a débarqué et on s'est fait remonter les bretelles ! Après le départ de la commission, notre commandant de régiment a été clair. Si un tel incident venait à se reproduire, on nous parachuterait sur une île déserte. Naturellement, la pression est devenue considérable. Pendant plusieurs semaines, nous avons chargé nos armes et avons attendu. Il fallut attendre juin pour que la pression retombe. J'ai dû partir me reposer sur l'ordre du docteur. »



Boeing RC-135S (61-2663)
6th *Strategic Reconnaissance Wing*
Eielson (Alaska), 1983.

© P.A. Tilley - 2001

Objectif droit devant

« Le 16 août, je suis revenu de permission et ai regagné Dolinsk-Sokol où nous étions basés. À cette époque, le régiment qui volait sur MiG-23 était en cours de transformation sur MiG-31. Une escadrille était partie pour s'entraîner et il ne restait plus grand monde. J'ai demandé à participer aux missions de nuit. C'était plus facile pour moi. Le 31 août, j'ai pris mon quart, comme d'habitude. J'étais l'officier du grade le plus élevé et je me suis placé en position d'alerte numéro trois, c'est-à-dire que je n'avais pas besoin d'être en tenue, juste prêt à monter dans mon avion en moins de dix minutes. Je suis allé dîner, j'ai regardé la télévision et j'ai piqué un somme. Vers 4h30, je me suis réveillé pour prendre mon tour. Je venais juste de m'habiller quand le téléphone a sonné. Le lieutenant Astakhov a répondu puis m'a marmonné quelque chose comme : 'vous êtes en état d'alerte numéro un'.

« J'ai attendu un moment dans mon avion, mais je ne recevais toujours pas d'ordre. Tout à coup, j'ai vu qu'ils préparaient un second appareil. Qu'est-ce qui se passait ? D'habitude les Américains ne venaient pas rôder avant 11 heures. C'était bien trop tôt pour eux. À 6 heures [locales], *j'ai finalement reçu l'ordre de décoller. J'ai lancé le moteur et allumé mes phares parce que la piste n'était pas éclairée et j'ai commencé à rouler. Ils m'ont donné un cap en direction de la mer. J'ai rapidement grimpé à l'altitude assignée de 8 500 mètres. J'ai pensé qu'il s'agissait d'un exercice de routine. Huit minutes se sont écoulées et brusquement, le contrôleur au sol m'a dit :* 'L'objectif est droit devant vous. Un intrus qui viole l'espace aérien. Vous foncez droit sur lui'. *Toutefois, il ne m'a pas dirigé pour une passe frontale, mais pour l'engagement par l'arrière. Les conditions météo étaient bonnes et j'ai rapidement aperçu l'intrus à travers des nuages épars. Enfin, aperçu est un bien grand mot pour cette petite tache de deux ou trois centimètres dans le lointain. Ses feux de position étaient allumés.*

Détruisez l'objectif !

« Je me suis rapproché et je l'ai accroché au radar. Les témoins lumineux des missiles se sont allumés. L'appareil étranger volait à environ 1 000 km/h et j'arrivais beaucoup plus vite. J'ai dû ralentir. À environ 13 km de distance, j'ai appelé le contrôle : 'Objectif accroché. Cap constant. Et maintenant ?'. *Le contrôleur s'est mis à me poser des questions sur le cap et l'attitude de l'objectif. Je n'y comprenais rien. C'était plutôt à moi de poser ce genre de questions. Plus tard, on m'a dit qu'il était entré dans une zone morte que je ne pouvais pas connaître :* 'Pendant un petit moment, on ne pouvait plus vous voir, ni lui, ni vous'.

« Finalement, nous avons survolé Sakhaline et le contrôleur m'a donné l'ordre : 'L'objectif a violé l'espace frontalier. Détruisez l'objectif !'. *J'ai allumé la PC et les témoins des missiles ont clignoté. J'ai indiqué au contrôle que l'objectif était accroché et aussitôt j'ai reçu un nouveau message :* 'Cessez l'attaque. Montez à l'altitude de l'objectif et forcez-le à se poser'. *J'arrivai sur l'intrus par-dessous. Après avoir calqué ma vitesse sur la sienne, j'ai commencé à lui faire des appels de phare, mais il n'a pas répondu.* 'Tirez des coups de semonce', *m'a demandé le contrôleur. J'ai tiré environ 200 obus, pour pas grand chose. J'étais armé d'obus perforants et*

pas d'obus incendiaires. Je doute que quelqu'un les ait aperçus... Par contre, je suis certain que l'équipage m'a vu et qu'il a remarqué mes appels de phare. La réaction du pilote ne laisse planer aucun doute. Il a tout de suite ralenti jusqu'à 400 km/h. Je ne pouvais pas voler aussi lentement. À mon avis, ses intentions étaient claires. Si je ne voulais pas décrocher, j'étais obligé de remettre les gaz. Ce fut exactement ce qui arriva. Nous avions déjà dépassé l'île. Elle est étroite à cet endroit. L'objectif n'allait pas tarder à s'échapper. Et le contrôle a donné un nouvel ordre : ' Détruisez l'objectif ! '.

Un éclair jaune

« Facile à dire. Mais avec quoi ? Des obus ? J'en avais déjà tiré 234. Le percuter ? En dernier ressort, peut-être... Puis j'ai eu une idée. J'ai ralenti sous lui à environ 2 000 mètres, puis j'ai remis la PC, enclenché les missiles et tiré sur le manche brutalement. Gagné ! Il était accroché. Le premier missile est parti à environ 5 km de distance. Ce ne fut qu'à ce moment que je pus réellement voir l'intrus. Il était plus gros qu'un Il-76, mais il ressemblait à un Tu-16. Le problème est que les pilotes soviétiques n'étudient pas la silhouette des avions civils des compagnies étrangères. Je connaissais tous les types militaires, mais celui-ci n'y ressemblait pas. À aucun moment je n'ai imaginé que je tirais sur un avion civil. Tout sauf ça ! Comment aurais-je pu admettre de poursuivre un Boeing ? À ce moment, ce que je voyais était un gros appareil avec ses feux de position qui clignotaient.

« Le premier missile l'a atteint sous la queue. Il y eut un éclair jaune. Le second a emporté la moitié de l'aile gauche. Les feux clignotants se sont éteints. L'air s'est empli d'un vacarme assourdissant. Je me souviens que, que derrière moi, est arrivé un MiG-23. Il était équipé de réservoirs supplémentaires et ne pouvait voler vite. Le pilote poussait des cris perçants : ' Je vois un combat aérien ! '. *De quel combat parlait-il ? Je ne comprenais rien. Dès que les feux de l'intrus se sont éteints, j'ai viré à droite et j'ai entendu le contrôleur donner de nouveaux caps au MiG.*

« Le contrôleur : L'objectif est en train de tomber.

« Le pilote : Je ne vois rien.

« Le contrôleur : L'objectif est en train de tomber. Altitude 5 000 mètres.

« Le pilote : Je ne le vois pas.

« Le contrôleur : L'objectif a disparu de l'écran.

« Je pensais que l'avion sur lequel j'avais tiré volait toujours. Par la suite, on m'a dit que j'avais eu de la veine, parce qu'il aurait normalement fallu au moins sept missiles du modèle qui équipait mon Su-15 pour abattre le Boeing. J'ai été accueilli comme un héros. Les jeunes me regardaient avec envie et les anciens m'ont agrippé en hurlant : 'Buvons un coup !.....' *Après tout, ce n'est pas tous les jours que l'on abat un intrus.*

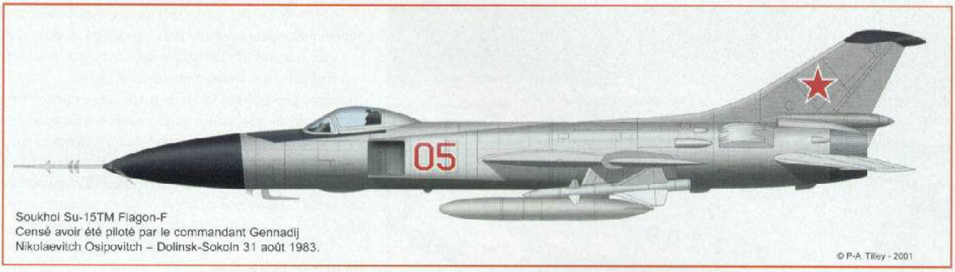
Tout est devenu plus facile

« Puis, l'impensable s'est produit. Une commission d'enquête a débarqué. Tout le monde m'a regardé comme si j'étais un pestiféré, sauf les gars de l'escadrille. La commission m'a demandé : 'Vous saviez qu'il y avait 260 personnes à bord de cet avion ?' *Combien de fois allais-je entendre cette question par la suite ? Bien sûr que non, je ne le savais pas. Le fait que c'était un avion civil m'a été révélé bien plus tard. Sur l'instant, il n'était question que d'un intrus. Je m'attendais au pire. Une fois, l'un de nos pilotes a abattu un RB-47 américain. On l'a mis en tôle et il n'a été relâché, qu'après le rapport de la commission d'enquête. Mais Ustinov, le ministre de la Défense a téléphoné à la base et tout le monde s'est remis à me sourire. À ma demande, j'ai changé de base et tout est devenu d'un seul coup beaucoup plus facile. On m'a trouvé un appartement et tout ce que je voulais. J'ai demandé le téléphone et le chef des transmissions m'a répondu :* 'D'où venez-vous, mon commandant, de la lune ? Nous avons une liste d'attente de cinq ans.' *Puis, il m'a reconnu :* 'Eh ! je vous connais, vous n'êtes pas le gars qui... ? Venez avec votre fric demain, vous aurez votre téléphone ».

Un RC-135V (61-4844) utilisé dans le cadre des missions d'ELINT (*electronic intelligence*) *Burning Wind* au large du Kamtchatka et sans doute également... au-dessus du Kamtchatka. Cet appareil appartenant au 6th SRW habituellement basé à Eielson AFB (Alaska) a été photographié lors d'une visite à Offutt (Nebraska). Les missions *Burning Wind* consistaient en une surveillance et une analyse des signaux émis par les radars soviétiques. (Photo via R.S. Hopkins)

Revenant sur l'affaire en décembre 1996, le *New York Times* a publié à son tour une interview d'Osipovitch. Plus récente, elle offre une vision nettement différente de celle recueillie par le journaliste russe.

« J'étais juste à côté de lui [le Boeing], *à 150 ou 200 mètres de distance. D'après les feux clignotants et les rangées de hublots, j'ai compris qu'il s'agissait d'un avion civil. J'ai vu deux rangées de hublots et j'ai reconnu un Boeing. Je savais que c'était un avion civil, mais cela ne voulait rien dire. Il est facile de transformer un avion civil en avion militaire (...) Je n'ai pas informé le contrôle que c'était un Boeing. Ils ne me l'ont pas*



Soukhoi Su-15TM Flagon-F
Censé avoir été piloté par le commandant Gennadij Nikolaevitch Osipovitch – Dolinsk-Sokoln 31 août 1983.

© P-A Tilley - 2001

demandé non plus. (…) J'ai demandé au contrôle ce que je devais faire; ils ont pris peur et m'ont dit de le forcer à atterrir. Ce fut notre plus grosse erreur. Pour le forcer à atterrir, j'ai tiré trois fois, un total de 520 obus, mais je n'avais pas de traçantes et les obus n'étaient pas visibles de nuit ».

De la tergiversation du contrôle aérien, certains ont déduit que le premier ordre de détruire l'intrus a été donné par le commandant local, agissant selon la procédure en usage. Craignant qu'une gaffe monumentale n'entraîne de graves conséquences pour sa carrière et même sa vie, celui-ci se serait ensuite ravisé et aurait demandé des instructions en haut lieu, vraisemblablement à Moscou. Le délai nécessité par l'échange de communications expliquerait que le Boeing a été cueilli à moins de deux minutes de pénétrer dans l'espace international de la mer du Japon.

007 : de Kal à James Bond

Après la parution des articles des *Izvestia*, Michel Brun, un expert français indépendant, publie les résultats de plus de dix ans de recherches [4].

Selon lui, le Boeing aurait non seulement pénétré volontairement dans l'espace aérien soviétique, mais il aurait été accompagné par un certain nombre d'appareils de l'USAF et de l'USN. Il s'en serait suivi une bataille aérienne de plus de deux heures au terme de laquelle une dizaine d'appareils américains auraient été abattus. Les garde-côtes japonais ont recueilli 54 débris divers au large de Sakhaline. Aucun ne provient du Boeing, mais parmi les pièces récupérées se trouvent le siège éjectable d'un avion américain et un morceau de volet de EF-111.

KE007 n'aurait nullement survolé le Kamtchatka ou Sakhaline, mais le détroit de La Pérouse, qui sépare l'île de Sakhaline de celle d'Hokkaidô. L'étude océanographique des débris de l'appareil prouverait que le site du crash se trouve beaucoup plus au sud de Sakhaline. Les enregistrements du contrôle aérien de l'aéroport Narita de Tokyo, communiqués au Premier ministre Nakasone, indiqueraient que KE007 a poursuivi ses émissions radio pendant 45 minutes après son heure officielle de disparition. Il aurait alors survolé la mer du Japon avant de disparaître *pour une cause inconnue* au large des côtes japonaises.

Michel Brun en conclut que le vol KE007 faisait partie intégrante d'une vaste opération aérienne militaire américaine destinée à tester la réaction des défenses soviétiques en « temps réel ».

Pour intéressante qu'elle soit, la thèse de Michel Brun n'est guère plus convaincante que la version officielle, ni que la demi-douzaine d'autres consacrées à ce sujet. Si le lien entre le vol du Boeing et l'intrusion d'avions américains dans l'espace aérien soviétique peut sembler aller de soi, il n'est pourtant pas évident et Brun ne l'établit formellement à aucun moment. Cette intrusion massive semble davantage relever du mauvais roman d'espionnage. Et si cette vaste opération a réellement eu lieu, on ne voit pas très bien ce qu'un avion civil apportait de plus à l'affaire. Comment peut-on aussi imaginer que les autorités américaines aient pu parvenir à cacher la disparition d'une trentaine d'aviateurs, quand on connaît la manière dont fonctionne le « téléphone arabe » dans l'armée ?

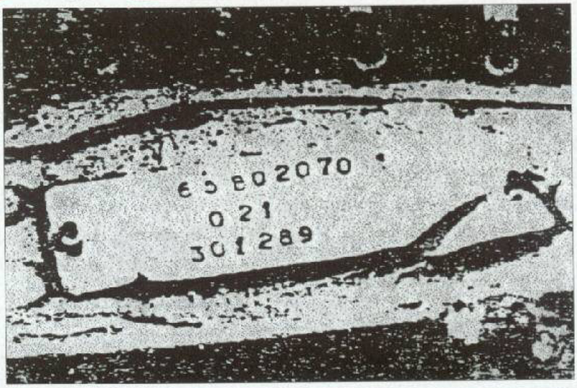
La thèse de Michel Brun repose entièrement sur le fait que l'épave n'a jamais été retrouvée – et pour cause, puisque, selon lui, elle repose là où personne ne la cherche. Le problème, c'est qu'il semble bien qu'elle ait été retrouvée...

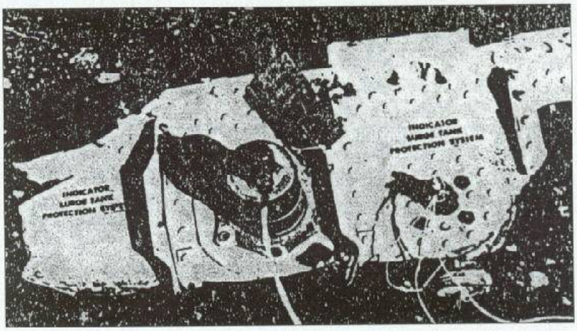
À la recherche des boîtes noires

Après avoir été touché par les deux missiles, l'appareil est tombé pendant trois à douze minutes (selon les sources). Avec son aile gauche en partie arrachée, il a fait deux cercles au-dessus de l'île de Moneron et a percuté l'eau à la vitesse du son. Si l'appareil avait percuté la terre, le fuselage aurait en partie absorbé l'énergie du choc, mais l'eau a déchiré la carcasse, ce qui explique qu'aucun morceau de plus de deux mètres n'ait été retrouvé.

Illesh affirme que l'épave fut belle et bien repérée à environ 20 km de l'île de Moneron, vers 170 mètres de profondeur, et que des navires soviétiques furent dépêchés sur place. Ils ne furent pas les seuls... Pas moins de 70 autres de toutes nationalités se mirent à fouiller le lieu présumé du crash, certains pour faire des recherches, d'autres pour observer et quelques-uns uns pour cacher ce qu'ils avaient découvert… En fait, ce ne fut pas avant la fin du mois que des recherches réellement efficaces furent entreprises par la marine soviétique. Malheureusement, à la suite d'une fausse manœuvre, la flottille de chalutiers qui servait de barrage entre les navires américains et soviétiques, dragua les restes du fuselage sur un kilomètre et demi, ajoutant un peu plus à la confusion ambiante.

« *Plusieurs tâches nous avaient été assignées,* déclara le chef des plongeurs à Illesh. *D'abord rapporter des documents. N'importe quel document ! Tous les papiers que nous avons trouvés ont été rassemblés et remontés. Secundo, trouver l'équipement radio. Nous avons tout*





Deux des 125 photos remises par Boris Eltsine à l'OACI. La photo numérotée 39 dans la série (en haut) montre une plaque portant l'inscription : 65 BO 2070 0021 301289. Le catalogue des pièces détachées de Boeing l'identifie comme étant un morceau de volet.
Si ce n'est pas une preuve suffisante qu'il s'agit bien de l'épave du HL7442, la photo n° 42 (ci-dessus) présente une particularité que peu de falsificateurs potentiels pouvaient connaître. Sur les plaques, on peut lire l'inscription *INDICATOR SURGE TANK PROTECTOR SYSTEM*. Or, il faut savoir que seulement deux compagnies au monde ont commandé des B.747 équipés d'un dispositif de protection des réservoirs d'équilibrage : la TWA et la Lufthansa. Cette dernière a revendu quatre B.747 de sa flotte aux Korean Airlines, parmi lesquels le c/n 20559, D-ARYH, que les KAL immatriculeront HL7442. (Collection R. Allardyce)

monté, jusqu'à des baladeurs. À cette époque, cela n'existait pas en Russie. Nous avons aussi remonté des disquettes informatiques et des bandes magnétiques. Elles s'étaient ouvertes et les bandes étaient emmêlées. Des civils aux cheveux courts (c'était assez rare chez les civils) sont venus trier nos trouvailles. Ils ont pris ce qui les intéressait et ont tout expédié à Moscou. Le 28 ou le 29 octobre, ils nous ont dit que ça irait bien comme ça. Mais, le plus important fut ce que nous n'avons pas vu. Les plongeurs n'ont trouvé pratiquement aucun reste humain ! ».

En fait, selon Illesh, les plongeurs ont exhumé 23 cadavres dont 14 furent identifiés. Alors que beaucoup d'enquêteurs privés (dont M. Brun) ont affirmé que les Soviétiques n'ont jamais trouvé l'épave, les autorités russes fournissent à l'OACI, en novembre 1992, une centaine de photos des débris de ce qu'ils affirment être KAL 007. Souhaitant les réserver aux familles des disparus, pour leur permettre d'identifier les affaires personnelles des victimes, l'OACI s'arrange pour qu'elles ne soient pas divulguées à la presse.

Pendant quelque temps, les enquêteurs s'intéressent à des rumeurs persistantes qui font état de la crémation des corps par les autorités soviétiques, subitement prises de panique. Cette thèse sera abandonnée, d'une part faute de preuves, d'autre part en raison de la monstruosité de ce geste qui défie l'imagination. On ne peut toutefois pas écarter définitivement cette hypothèse. Outre la disparition de 246 corps, elle expliquerait l'embarras des Soviétiques et leur adoption d'un « profil bas », qui cadre mal avec leur attitude habituelle dans ce type de confrontation directe avec l'administration américaine.

Toutefois, plus que des cadavres ou des objets personnels, les Soviétiques sont surtout à la recherche des fameuses « boîtes noires ». Malgré de nombreuses différences dans les témoignages qu'a pu recueillir Illesh, quant au nombre, à la forme et à la couleur de ces pièces essentielles du puzzle, il a acquis la conviction qu'elles ont été récupérées et expédiées à Nevelsk et de là, au KGB à Moscou.

Un tour de passe-passe ?

Lors d'une visite officielle en Corée, en novembre 1992, Boris Eltsine prit tout le monde par surprise en remettant au gouvernement coréen les « boîtes noires » de KE007. Celles-ci se composent du CVR (*Cockpit Voice Recorder*), qui enregistre les conversations internes et externes dans la cabine de pilotage et du DFDR (*Digital Flight Data Recorder*), qui donne tous les paramètres techniques de vol.

L'OACI est alors priée de rouvrir le dossier. Son nouveau rapport, remis le 6 juin 1993, confirme la thèse précédente : une déviation du cap involontaire, un équipage fatigué, un pilotage automatique...

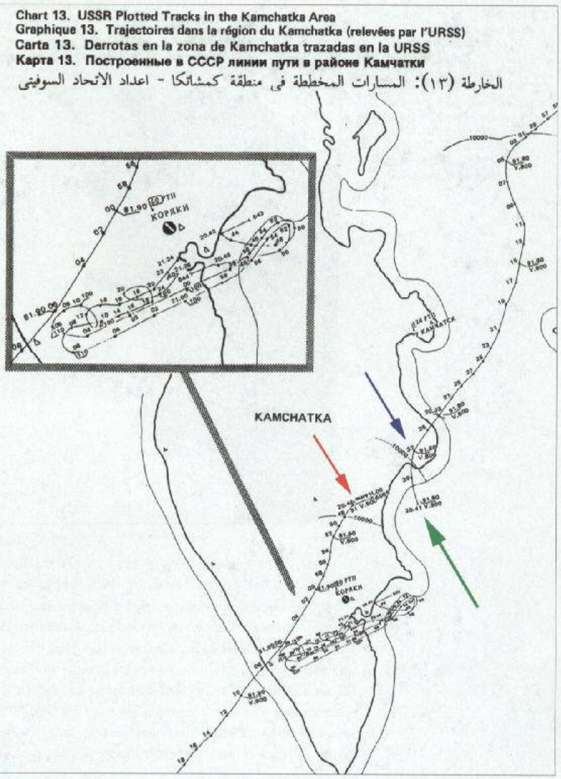
Toutefois, de nombreux experts restent très sceptiques quant à l'authenticité desdites « boîtes noires ». D'abord, l'enregistrement du CVR diffère de celui de la bande remise par le contrôle aérien de Tokyo-Narita. Ces différences n'ont aucune raison d'exister et demeurent encore inexplicables. Ensuite, le DFRD présente plusieurs anomalies, dont celle de faire du Boeing 747 un biréacteur.

Selon ces experts, il ne peut s'agir que de contrefaçons manifestes et grossières. Mais, dans ce cas, qui aurait falsifié ces « boîtes noires » ? Les Soviétiques ? Peu probable; ils comptaient sur les enregistreurs de vol pour prouver que le Jumbo était en mission d'espionnage. Les Américains ? Comment auraient-ils pu faire ?

Il a fallu plusieurs jours, voire plusieurs semaines, aux Soviétiques pour localiser l'épave. Ce ne fut sans doute pas le cas des Américains (et surtout des Japonais), qui conservèrent l'écho de KAL 007 sur leurs écrans de radar jusqu'à son anéantissement. Il existe aux États-Unis plusieurs sociétés spécialisées dans la récupération des épaves d'avions tombés en mer. Quand on voit avec quelle rapidité et quelle efficacité les débris du vol TWA 800 ont été remontés à la surface, on ne peut se prendre à imaginer qu'une opération identique a été montée au large de Moneron. Le fait que les Soviétiques ont longuement piétiné avant de retrouver l'épave laissait tout le temps nécessaire aux Américains pour repêcher les « boîtes noires », les envoyer dans un laboratoire aux États-Unis pour y être « arrangées » et pour, ensuite, les remettre à l'endroit exact où ils les avaient trouvées, en espérant que les Soviétiques mettraient à leur tour la main dessus !

En 1983, personne ne pouvait prévoir l'écroulement du bloc soviétique et surtout pas que les « boîtes noires » referaient brutalement surface, permettant une nouvelle analyse par un laboratoire occidental. Il suffisait donc, à l'époque, de « trafiquer » sommairement les deux enregistreurs pour clouer le bec aux Russes.

Chart 13. USSR Plotted Tracks in the Kamchatka Area
Graphique 13. Trajectoires dans la région du Kamchatka (relevées par l'URSS)
Carta 13. Derrotas en la zona de Kamchatka trazadas en la URSS
Карта 13. Построенные в СССР линии пути в районе Камчатки
الخارطة (١٣): المسارات المخططة في منطقة كمشاتكا - اعداد الاتحاد السوفيتي



Le graphique n° 13 annexé au rapport de juin 1993 de l'OACI montre la « disparition » de KAL 0007 entre 20h37 (flèche bleue) et 20h46 (flèche rouge – les flèches ont été rajoutées par nos soins), ainsi que le point où les contrôleurs soviétiques s'attendaient à le voir ré-apparaître (flèche verte).
L'OACI a expliqué cette disparition par un orage magnétique qui aurait déréglé les radars soviétiques, une thèse bien fumeuse qui n'a jamais été prouvée.
Il existe une autre explication plus logique : le Boeing est descendu sous la couverture radar, à moins de 3 000 mètres d'altitude. Les enquêteurs ne se sont jamais demandés pour quelle raison le Jumbo a survolé le Kamtchatka entre 20h30 et 20h35 (heure locale) à la vitesse de Mach 0,972, de très loin supérieure au Mach 0,80 autorisé sur la route Anchorage-Séoul.
En encadré, le trajet erratique des deux intercepteurs soviétiques, tournant en rond, vraisemblablement dans l'attente des ordres, ce qui montre bien le désarroi de la défense aérienne locale face à un événement totalement imprévu – du pain béni pour les services de renseignements américains.
Ce diagramme montre que contrairement à ce qu'a écrit Illesh, le Boeing n'a pas été escorté au-dessus de la mer d'Okhotsk, puisque les deux chasseurs sont rentrés bredouilles, l'un (543) à 21h24, l'autre (544) à 21h26.
(Collection R. Allardyce)

Thèse orthodromique

Peu de temps après la publication de la première version officielle de l'OACI, en décembre 1983, un homme s'interroge. Il s'appelle Robert W. Allardyce. Alors âgé de 61 ans, il a derrière lui un passé de plus de trente ans dans l'aviation dont une bonne partie comme ingénieur navigant à bord des 747 de la TWA. Les INS, il connaît.

Contrairement à ce qu'affirme l'OACI, il est impossible que les trois INS de KE007 aient pu se dérégler seules et qui plus est, en même temps. En outre, si comme l'indique le rapport officiel, KE007 a suivi une trajectoire rectiligne depuis Anchorage, en raison de la courbure de la terre il n'aurait jamais pu survoler à la fois le Kamtchatka et Sakhaline.

Il s'associe à un écrivain de renom, Jim Gollin. Aidés par des enquêteurs officiels et officieux, ils collectent des informations à droite et à gauche et commencent à reconstituer lentement le puzzle en y intégrant d'autres détails délaissés par les diverses enquêtes publiques et privées.

Les plus sérieuses informations qu'ils obtiennent viennent d'une commission du Congrès et comportent la position précise du Boeing à différents moments, telle que relevée par les radars américains, dont ceux de Kenai et de King Salmon [5], et japonais de Wakkanai (Hokkaidô). Or ces relevés montrent que non seulement le Boeing volait là où aucune enquête ne le situe, mais qu'il a constamment changé d'altitude, en particulier au-dessus du Kamtchatka – ce qui corrobore la déclaration d'Ogarkov qui a prétendu que l'appareil avait échappé un moment à la surveillance des radars (donc à moins de 3 000 m d'altitude !).

Ce n'est qu'en 1985 que, financièrement ruinés par douze longues années de recherches, ils publient leur livre *Desired Track* [6]. Ils y démontrent, preuves techniques à l'appui, que le Boeing a quitté la route qu'il devait suivre peu après son décollage d'Anchorage pour s'en écarter de plus en plus. Entre le point de divergence des routes et celui où il a été abattu, Allardyce note que le Boeing a chaque fois suivi une route du grand cercle (ou orthodromique), que seule une INS est en mesure de calculer [7]. C'est donc la preuve que non seulement les INS fonctionnaient correctement, mais que si elles ont été mal programmées, elles l'ont été volontairement et que personne d'autre que le commandant de bord lui-même n'était mieux placé pour le faire.

Une étrange réserve de carburant

Il existe une différence de dix tonnes entre le carburant chargé à Anchorage et la quantité nécessitée par un vol ordinaire, comme si Chun avait prévu de rencontrer des vents différents de ceux annoncés sur sa route normale.

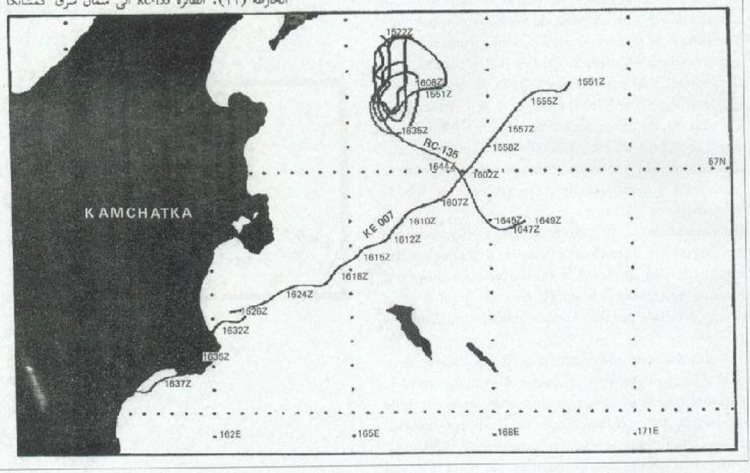
Allardyce évoque ensuite la présence du vol KE015, qui suit à 200 km en arrière, mais sur la route correcte, le vol KE007. Or, la présence de ce second Boeing n'est pas neutre. Tous les relevés de position et d'altitude plus ou moins fantaisistes communiqués par KE007 au contrôle d'Anchorage se font systématiquement par l'intermédiaire de KE015. En effet, la VHF de KE007 était en permanence hors de portée d'Anchorage. Un silence prolongé aurait provoqué le déclenchement rapide d'une procédure d'urgence plutôt embarrassante.

En outre, la feuille de vol de KE015 fait également état d'un surplus de carburant identique. C'est très étrange lorsque l'on connaît la politique très stricte menée par le KAL dans ce domaine et les primes offertes aux équipages en cas d'économie sur le carburant. Le commandant Park avait-il donc prévu de faire voler KE015 à des vitesses non réglementaires pour se régler sur l'allure de KE007 ?

Une carte du vol présumé de KE007 a été dressée par Allardyce en fonction des relevés de position communiqués par les services officiels américains et soviétiques

Le graphique n° 12 prouve bien la présence simultanée d'un RC-135 en train d'effectuer ses fameux « huit ». On note que la route de KAL 007 est loin d'être aussi rectiligne que cherche à le démontrer l'enquête. On distingue un étonnant crochet à 16h26 GMT, pour lequel l'OACI n'a fourni aucune explication. (Collection R. Allardyce)

Chart 12. RC-135 Northeast of Kamchatka
Graphique 12. RC-135 - Nord-est du Kamchatka
Carta 12. Un RC-135 al noreste de Kamchatka
Карта 12. RC-135 к северо-востоку от Камчатки
الخارطة (١٢): الطائرة RC-135 الى شمال شرق كمشاتكا



de l'OACI. Elle laisse apparaître deux crochets en direction du nord, un premier en avant du Kamtchatka, le second en avant de Sakhaline, qui ne peuvent être ni le fruit du hasard ni d'une quelconque faute d'attention de l'équipage coréen (la logique aurait voulu qu'il effectue un crochet vers le sud pour rejoindre la route normale). Or, en suivant une route orthodromique en quittant le Kamtchatka, KE007 n'aurait pas pu survoler Sakhaline sans effectuer un second crochet vers le nord. Ce qui tendrait à prouver que ces survols ont été intentionnels.

Une autre radio à bord ?

Allardyce mentionne également une « fenêtre » d'observation d'un satellite américain de SIGINT (*signal intelligence*) braqué sur les radars soviétiques, coïncidant curieusement avec les horaires de survol des deux zones critiques. Il rapporte aussi qu'un P-3C patrouillait au large de Sakhaline au moment où Chun survolait l'île. La présence de cet avion de l'US Navy, d'ordinaire basé à Okinawa, mais ayant cette nuit-là décollé de Rota, semble montrer que tout l'appareil militaire et para-militaire américain était sur le pied de guerre, de l'USAF à l'US Navy en passant par la NSA !

Dans l'enregistrement du CVR (l'une des « boîtes noires » remises par Eltsine), on entend pendant près de huit minutes un message codé en morse. Or, on sait que compte-tenu de l'immensité de leur territoire, les Soviétiques utilisaient le morse sur une grande échelle. Selon les déductions extrêmement précises et argumentées d'Allardyce, la réception de ces signaux ne pouvait se faire que sur l'une des radios VHF du Boeing (mais les messages en morse étaient plutôt transmis en HF), ou bien alors sur une autre radio. Mais laquelle ?

Cela nous amène à une information, totalement incontrôlée, fournie par David Pearson, un jeune étudiant de Yale, qui s'est tellement passionné par cette affaire qu'il a fini par en faire sa thèse de doctorat.

« *À 10h30, le 11 août, un avion des KAL, accompagné par un RC-135, est arrivé à la base aérienne d'Andrews, près de Washington. Immédiatement après son arrivée, l'appareil a été remorqué à l'autre extrémité du terrain, jusqu'au bâtiment 1752 où se trouve la firme E-Systems. Cette société est installée à Dallas, au Texas, et travaille pour le Pentagone et la CIA* [8]. *Elle est spécialisée dans l'équipement électronique. On pense que l'avion coréen a reçu un appareillage électronique sans que l'on puisse en connaître la nature exacte. À 6h40, le 14 août, l'appareil est reparti d'Andrews, encore une fois en compagnie du RC-135. Selon les premières informations, son immatriculation était HL7442. Cette histoire n'a jamais pu être publiquement révélée, car le Lt.Gen. Lincoln Faurer, directeur de la National Security Agency, s'est assuré le silence des média en leur disant qu'elle avait été fabriquée de toutes pièces par les Soviétiques et que c'était de la désinformation* ».

Pearson ne cite aucune source et ne donne aucune preuve de ce qu'il avance. Toutefois, si cette information s'avérait exacte, on pourrait supposer qu'il existe un lien direct entre le séjour du Boeing à Andrews et l'interception de signaux codés soviétiques en morse. Nous en restons, cependant, au stade de l'hypothèse gratuite.

Une réponse en quête d'étude

Les conclusions que tire Allardyce sont au nombre de cinq :

– KE007 a suivi une route programmée, empruntant plusieurs tronçons orthodromiques pour pénétrer volontairement dans l'espace aérien soviétique.

– Le plan de vol suivi a nécessité l'utilisation de vitesses et d'altitudes en constante infraction avec les règles internationales.

Sigint, Elint, Comint... ... et Peppermint !

Quelques incidents de la Guerre froide (1945 - 1968)

29.08.45	B-29 (USAAF)	Endommagé et forcé à atterrir en URSS.
19.09.46	C 47 (USAF)	Abattu par 2 Yak-3 yougoslaves.
09.08.47	C-47 (USAF)	Abattu par 2 Yak-3 yougoslaves
08.04.50	PB4Y-VP 6 (USN)	Abattu par 4 La-11 au-dessus de la Baltique après avoir violé l'espace aérien de la Lettonie; 10 disparus.
26.12.50	RB-29 (USAF)	Abattu par un MIG-15.
06.11.51	P2V VP 6 (USN)	Abattu par 2 La-11 au-dessus de la mer du Japon.
19.11.51	C-47 (USAF)	Abattu par DCA près de la frontière yougoslave (liaison Munich-Belgrade); quatre disparus.
16.02.52	PB4Y (US Navy)	Abattu par la chasse soviétique.
12.06.52	B-29 (USAF)	Abattu au-dessus de la mer du Japon (version US) ou du Kamtchatka (version russe). 12 disparus.
13.06.52	DC-3 suédois	Abattu par le Cne Osinski du 483 IAP sur MiG-15 au large de la Lettonie.
16.06.52	PBY suédois	Abattu par 2 MiG-15 en mer Baltique (cf Aéro-Journal n° 16).
20.09.52	B-29 (USAF)	Abattu à l'embouchure du Yang-Tse par la chasse chinoise.
07.10.52	B-29 (USAF)	Abattu par la chasse soviétique au-dessus des Kouriles; pas de survivant.
06.03.53	F4U (US Navy)	Abattu par la chasse chinoise à Qimidao.
10.03.53	F-84 36th TFW	Abattu par un MiG-15 tchécoslovaque.
29.07.53	RB-50 (USAF)	Abattu par un MiG-15 soviétique à 600 km des côtes de la Sibérie; 1 mort, 13 disparus.
07.11.53	P8M-5 (US Navy)	Abattu par la chasse chinoise à Qimidao.
22.01.54	MiG-15	Abattu par des F-86F du 335th FIS en mer Jaune.
10.03.54	Bimoteur	Abattu par la chasse tchécoslovaque.
26.07.54	2 La-7 chinois	Abattus par 7 AD 4 et 1 F4U-5N du porte-avions *Philippine Sea* à l'est de Hainan lors des recherches de l'appareil de Cathay Pacific descendu par les Chinois quatre jours plus tôt.
04.09.54	P2V (US Navy)	Abattu à 50 km des côtes de la Sibérie; 1 mort, 9 rescapés.
07.11.54	RB-29 (USAF)	Intercepté à 15 km des Kouriles (1 tué pendant l'attaque), s'est ensuite écrasé sur l'île d'Hokkaïdo (Japon).
05.02.55	2 MiG-15 nord-coréens	Abattus par des F-86F du 335th FIS escortant un RB-45 à 60 km à l'ouest de Pyongyang.
10.05.55	2 MiG-15 chinois et 1 F-86 (USAF)	Combat aérien à 70 km au sud-ouest de Sinuiju. Les F-86 appartenaient au 36th FBS.
22.06.55	P2V (US Navy)	Attaqué par 2 chasseurs soviétiques au-dessus des eaux internationales du détroit de Behring, s'est écrasé sur l'île St-Laurent (équipage indemne)
18.04.56	RB-47 (USAF)	Abattu par 1 MiG-15 au dessus du Kamtchatka (équipage disparu).
22.08.56	P4M-1Q (VQ-1)	Abattu à 250 km au nord de Formose et 50 km des côtes chinoises par 1 MiG-15 chinois (2 morts, le reste de l'équipage disparu). Par la voie diplomatique, le gouvernement chinois a reconnu que l'avion avait été abattu par erreur.
27.06.58	C-118 (USAF)	Abattu à 50 km d'Intérieur de l'Arménie par 1 MiG-17P. Les Américains ont reconnu les faits, alléguant une erreur de navigation. Les 9 membres de l'équipage ont été rapatriés, parmi lesquels le colonel Dale Brannon, un ancien pilote de chasse qui s'était illustré à Guadalcanal en 1943.
02.09.58	C-130 (USAF)	Abattu en Arménie par 1 MiG-17. Six corps ont été rendus aux États-Unis, les 11 autres hommes d'équipage étant portés disparus.
01.05.60	U-2 (CIA)	Abattu par un SAM-2 en plein cœur de l'URSS. Le pilote, Francis G. Powers, sera relâché en février 1962.
01.07.60	RB-47 (USAF)	Abattu à 200 km de la péninsule de Kola par la chasse soviétique; 6 disparus.
20.09.65	F-104C (USAF)	Abattu par la chasse chinoise près de l'île d'Hainan.
05.10.65	RA-3D (US Navy)	Abattu par la chasse chinoise à Mengzi.
12.04.66	RA-3D (US Navy)	Abattu par la chasse chinoise à Loizhou.
14.04.67	F-4B (?)	Abattu par la chasse chinoise à Dong-Xing.
26.06.67	F-4C (?)	Abattu par la chasse chinoise à Hainan.
21.08.67	2 A-6A (US Navy)	Abattus par la chasse chinoise à Ning-ming.
14.02.68	A-1H (?)	Abattu par la chasse chinoise à Wanning.
30.06.68	Boeing 707 Seaboard World Airways	Forcé à atterrir aux Kouriles par la chasse soviétique; transportait troupes et instructeurs US au Viet Nam.

De haut en bas :

– un Lockheed U-2D (56-6954) portant distinctement les marques de l'USAF et le blason du *Strategic Air Command*. Ce modèle biplace était surtout utilisé pour la surveillance des essais de missiles. Il semblerait, toutefois, que l'on retrouve plus tard cet appareil entièrement peint en noir au sein du 4080th SRW.

– un oiseau rare : un Martin P4M-1Q Mercator de l'escadrille VQ-2, basée à Port-Lyautey. En dehors des cocardes, cet appareil ne porte strictement aucune marque d'identification, pas même son BuAer. Créée au Maroc le 1er septembre 1955, la VQ-2 fut transférée en Espagne au début des années soixante.

– un PB4Y-2 Privateer de la VP-23, utilisé pour des patrouilles à la recherche des sous-marins soviétiques en Méditerranée au début des années cinquante.
(Collection J. Mutin)

Un Soukhoi Su-15TM (Flagon-F) en exposition statique au Parc de la Victoire de Moscou. Cet intercepteur tout-temps dédié, dont le prototype vola en 1964, était totalement obsolète en 1983. Il n'en restait pas moins un grand nombre en service. L'appareil porte ici deux missiles AA-3 Anab à infra-rouge. Selon l'OACI, Osipovitch aurait utilisé un premier Anab à infra-rouge et un second à guidage radar pour abattre KAL 007. (Photo P. Nann)

– Les relevés communiqués par radio ont été conçus pour faire croire au contrôle aérien que l'appareil suivait son trajet normal dans les délais prévus.
– KE015 a également enfreint les mêmes règles de manière à demeurer à porter de KE007 pour relayer ses relevés mensongers.
– Les autorités américaines, malgré leur dénégation, ont suivi en temps réel la véritable route de KE007.

Sur le nouveau rapport de l'OACI, Allardyce partage le point de vue des autres experts. De très nombreux détails, qui ne concordent pas avec certains éléments avérés, laissent planer le doute sur l'authenticité des résultats de cette nouvelle enquête. Allardyce déclara que « *c'était une réponse qui cherchait une étude et non une étude qui cherchait une réponse* ».

Un rapport officiel qui en montre plus qu'il n'en dit

Nos propres conclusions, nous les tirerons de la lecture « entre les lignes » d'un paragraphe (2.14.1) de ce fameux rapport de l'OACI Ce paragraphe commente le graphique n° 13.

« La route relevée par l'URSS montra que l'appareil a repris un cap plus constant vers le sud-ouest à 16h23, à 8 000 mètres et à 800 km/h **(a)**. *La route 6065 fut annotée « 81 » pour indiquer un avion non identifié. Cette route fut suivie au radar jusqu'à 16h41. Cependant, le contact avait été perdu dès 16h37 et la courbe tracée vers le sud après cet horaire a été commentée comme étant le résultat d'une prévision de l'équipe chargée du suivi de l'appareil, basée sur son expérience passée des actions de la part d'intrus* **(b)**. *Le comportement de l'appareil observé sur la route 6065 et le schéma des transmissions radio sur les fréquences militaires du RC-135 en orbite ressemblaient à ceux des précédentes intrusions* **(c)**. *Par voie de conséquence le commandement de la défense aérienne de l'URSS estima que l'appareil était un RC-135. Au moins quatre intercepteurs décollèrent des terrains au Kamtchatka. Le tracé fourni des trajets de deux de ces intercepteurs montra qu'ils furent dirigés vers l'est vers 16h41 pour intercepter l'intrus qui, apparemment, volait cap au sud* **(d)**. *Le contact radar avec l'intrus fut ré-établi à 16h46, à une position approximative de 54°12'N et 159°30'E et il fut à nouveau désigné sous le nom de route 6065, avion non identifié, à 9 000 mètres et 800 km/h, se dirigeant à cap constant vers le sud-ouest* **(e)**. *Les chasseurs furent alors envoyés en direction de l'ouest pour intercepter l'intrus. Les chasseurs furent incapables d'effectuer l'interception et, à 17h06, ils furent contraints de rentrer à leur base. Le contact radar avec l'intrus fut perdu à 17h28 et sa dernière position fut relevée à 51°12'N et 151°31'E. Le compte rendu des communications entre les intercepteurs et les contrôleurs au sol au Kamtchatka n'était pas disponible ».*

Un scénario bien rôdé

Voyons maintenant les enseignements que l'on peut tirer de ces quelques lignes.

(a) À 16h10, 37 GMT, le commandant Chun avertit Anchorage (via KE015) qu'il vient de monter à 33 000 pieds et qu'il vole à Mach 0,840. En fait, il évolue à 26 300 pieds et à Mach 0,792.

(b) Cela signifie en clair que les Américains avaient suffisamment testé le schéma décrit pour que, d'instinct et par expérience, les contrôleurs soviétiques déduisent la suite probable des événements. Sans doute, les Américains savaient-ils aussi comment se faire oublier des écrans radar soviétiques. Car, la disparition de KE007 semble difficilement imputable à une autre cause qu'à une brusque perte d'altitude. C'est d'ailleurs la thèse qu'a soutenue le maréchal Ogarkov et qui n'a jamais été officiellement démentie par les Américains. Cette région du Kamtchatka présente de hauts reliefs, en particulier le Gora Otdel'naya (54°47'N et 161°46'E, soit à moins de 10 km de la position de KE007 relevée par les radars US à 16h33) et le mont Vulkan Uzon (derrière KE007 à 16h44), culminant tous deux à 2 000 mètres. En raison des échos fixes dus au relief, les radars soviétiques étaient impuissants à détecter le moindre avion volant en dessous de 3 000 mètres. Or, KE007 n'avait rien à faire à cette altitude, puisqu'il était censé voler à 10 000 mètres.

(c) La tactique semble donc avoir été soigneusement rodée par l'USAF. Un RC-135 tournait en rond au large du Kamtchatka, tandis qu'un autre pénétrait dans l'espace aérien soviétique en suivant une route proche de la route qu'a empruntée KE007 – quoique l'on puisse lire par ailleurs.

(d) Les Soviétiques, voulant sans doute cacher la faillite complète de leur système de défense anti-aérienne, n'ont communiqué que le trajet de deux intercepteurs. Leur tracé erratique sur la carte montre le désarroi et la panique qui régnaient à ce moment-là au contrôle aérien du Kamtchatka.

(e) Il est intéressant de noter les relevés effectués par les radars américains entre-temps. Il existe un décalage de deux minutes en plus dans les horaires indiqués par la NSA (sans doute un délai nécessaire pour le relais et le traitement des informations). À 16h32 (16h30 pour les Soviétiques - ici on est en heure locale), l'appareil se trouve exactement à 55°03'N et 160°45'E. Pour parcourir les 113,4 km qui séparent ces deux points, il ne lui a fallu que 5 minutes, ce qui donne une vitesse au sol moyenne de 1 360 km/h ! Même avec un vent arrière de l'ordre de 10 nœuds, l'avion flirtait avec Mach 0,972. On est très loin du Mach 0,840 réglementaire.

On ne peut qu'être étonné de l'absence complète de toute interprétation de ces informations de la part de l'OACI.

Un Soukhoi Su15T du musée de Khodynka. (MAP)

Une phrase très mystérieuse

Il reste encore un élément que l'OACI n'a jamais étudié : un extrait de la conversation entre KAL 007 et le contrôle aérien de Tokyo-Narita, diffusé par la chaîne américaine ABC le 30 août 1984. Bien que la transmission soit assez mauvaise, la voix du copilote Son Dong-Hui a été formellement identifiée et la conversation ne se retrouve dans aucune des copies officielles (celle de l'OACI et celle de Narita, qui, déjà, divergent l'une de l'autre !). La phrase la plus étonnante est celle qui est prononcée par Son 38 secondes après l'impact du missile :

« *For South Korean director... repeating instructions. Hold your bogey* (ou *bogies* ?) *north... repeat conditions. Gonna be a bloodbath... you bet.* »

La traduction donne à peu près ceci : *Pour le directeur sud-coréen... répétons instructions. Retenez votre « hostile »* (ou vos hostiles) *vers le nord... répétons conditions. Ça va être un bain de sang... vous pariez.*

Or, les termes « *director* » et « *bogey* » sont des termes purement militaires et n'appartiennent en rien au vocabulaire de l'aviation civile. Un « *director* » est l'officier en charge des opérations; comme par hasard, toutes les opérations d'ELINT sont commandées par un « *director* ».

Toutefois, le plus surprenant est le ton très calme de Son, alors que le Boeing est déjà incontrôlable et qu'il parie que l'affaire va se terminer dans un bain de sang. Deux hypothèses peuvent être avancées : ou Son avait réellement des nerfs d'acier, ou cette phrase a été prononcée par quelqu'un d'autre, imitant la voix du copilote, mais d'où et pour quelles raisons ?

Simples coïncidences

Qu'en déduire ?

Le rôle des RC-135 était de tester l'efficacité des radars et la réactivité des défenses soviétiques, de manière à :

1 – découvrir leur talon d'Achille (une zone non couverte);

2 – trouver des failles par lesquelles les bombardiers pourraient pénétrer en cas de guerre (la base des sous-marins nucléaires de Petropavlovsk-Kamtchatski, avec son accès direct aux eaux chaudes du Pacifique, était une cible prioritaire pour les Américains en cas de guerre);

3 – endormir la méfiance des Soviétiques par des survols répétés.

Il est difficile de croire que c'est entièrement par hasard que le commandant Chun a trouvé la porte d'entrée et l'endroit où les radars soviétiques sont inefficaces. Comment un pilote civil étranger pouvait-il connaître la route habituelle des RC-135 et l'altitude en dessous de laquelle il ne laisserait aucune signature radar ?

S'il a été « briefé », c'est que, quelque part, certains l'ont attendu sur les écrans de contrôle et ont suivi sa progression, de bout en bout et, en temps réel. Les mêmes, sans doute, qui n'ont pas levé le petit doigt au moment où Osipovitch posait son pouce sur la détente…

L'enquête est désormais officiellement classée. Elle sera peut-être rouverte en 2008, date à laquelle les archives seront enfin accessibles au public. Cependant, entretemps, la Cour Suprême américaine a déjà assuré ses arrières dans un arrêté daté du 10 juin 1998, qui a fait l'objet du communiqué de presse suivant :

> Washington DC – La Cour Suprême a décidé que les familles des victimes mortes en 1983, quand ce qui était alors l'aviation soviétique a abattu le vol 007 des Korean Air Lines, ne pourraient pas entamer de poursuites judiciaires pour obtenir des dommages et interêts. Cette décision de la cour fera jurisprudence pour d'autres accidents d'avion survenus dans les eaux internationales. Cette décision adoptée à l'unanimité stipule que la loi fédérale n'accorde pas le bénéfice de compensations pécuniaires pour des pertes non-financières, même s'il s'agit de la perte de proches.

NOTES

(1) Les horaires sont donnés en temps universel (GMT)
(2) Voir bibliographie.
(3) Édition du 11 septembre 1983.
(4) *Incident at Sakhalin : The True Mission of KAL Flight 007* – M. Brun – Four Walls and Eight Windows Publishing, New York, 1995.
(5) Le radar de Kenai est situé à 100 km au sud-ouest d'Anchorage sur l'îlôt de Cook et celui de King Salmon se trouve à 360 km à l'ouest-sud-ouest. Le premier est le radar principal utilisé par le contrôle aérien régional d'Anchorage. La portée du second est supérieure à 400 km. À Wakkanai se trouvent deux radars militaires, un américain et un japonais.
(6) Voir bibliographie.
(7) La route orthodromique est le plus court chemin d'un point à un autre en suivant la courbure de la terre.
(8) E-Systems est une filiale de Raytheon, firme qui fournit la plus grosse partie de l'électronique embarquée des avions de combat US. L'un des établissements d'E-Systems, installé à Linthicum, à quelques kilomètres d'Andrews, est spécialisé dans les « équipements pour missions spéciales ».

Pour ceux qui veulent en savoir plus

– *Desired Track*, J. Gollin et R. Allardyce, deux volumes avec carte dépliante, édités à compte d'auteur(s) – Écrire à « Desired Track », PO Box 2391, Pittsfield, MA 012902-2391, USA (USD 37,20 port inclus) ou sur le site internet :

– *Shoot Down*, R.W. Johnson, Viking Penguin, New York, 1996.

Vol au-dessus d'un nid de V-2

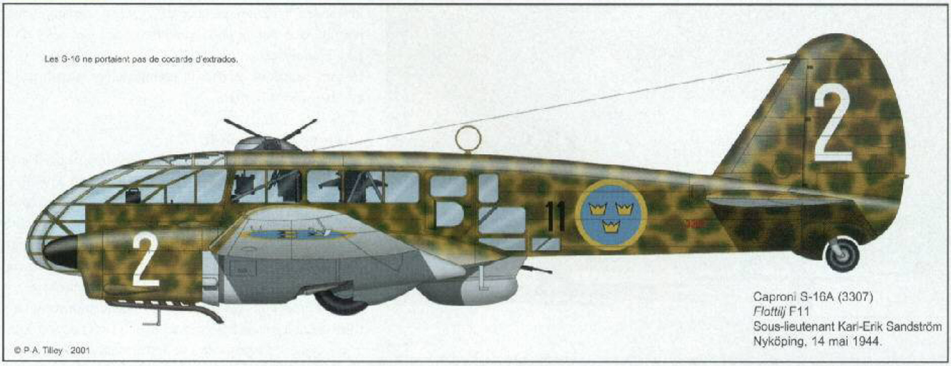
Rolf Jonsson

POUR PRÉSERVER SA neutralité pendant la Seconde Guerre mondiale, la Suède a dû entreprendre des missions qui comportaient certains risques. Le Caproni 313, alias S-16 dans la nomenclature de la Flygvapnet, fut l'un des artisans de ces missions parfois périlleuses.

Dès 1939, le centre de recherche de Peenemünde, situé sur l'île d'Usedom sur la mer Baltique connaît une intense activité. Si au début de la guerre, ce centre ne reçoit pas une priorité absolue de la part des autorités allemandes, les choses vont vite évoluer dès lors que la situation militaire se dégrade. Ce centre finira par faire travailler 20 000 scientifiques et techniciens, dont la réalisation principale sera le A4 (Aggregat A), plus connu sous le nom de V-2. Dès 1943, les services de renseignements britanniques commencent à avoir vent de se qui se trame dans ce centre.

Après plusieurs vols de reconnaissance, ils finissent par bombarder le site pour la première fois dans la nuit du 17 au 18 août 1943. Les Britanniques envoient des avions de reconnaissance pour estimer les dommages, mais ils ne sont pas les seuls… En effet, les Suédois se demandent ce qui a pu attirer autant de bombardiers anglais dans un coin aussi désert ! Le 28 août, la F11 basée à Nyköping reçoit l'ordre d'exécuter une mission de reconnaissance au-dessus des ports allemands de la Baltique, et en particulier Peenemünde. Après avoir décollé d'Everöd, dans le sud de la Suède, le S-16A 3307/F11-2 (observateur et commandant de bord : sous-lieutenant Karl-Erik Sandström) accomplit sa mission sans problèmes. Il ne survole cependant pas directement le site, pour d'évidentes questions de discrétion, mais se rapproche suffisamment pour prendre des photos. Les Suédois peuvent alors comprendre ce qui se passe de l'autre côté de la mer Baltique, à moins de 150 km de leurs côtes. Ils y découvrent l'existence de projets comme le chasseur fusée Me 163, la bombe volante Fi 103 et bien évidemment le V-2. Si les deux premières découvertes sont identifiables comme de futurs avions de combat, la dernière laisse dubitatif le service de renseignements suédois… mais pour quelques mois seulement.

En effet, le 13 juin 1944, un V-2 d'essai est lancé de Peenemünde. À la suite d'un ennui technique, le V-2 termine sa course à Bäckebo, près de Kalmar en Suède. Les débris sont récupérés pour analyse et les experts suédois se rendent vite compte que le missile n'était par armé mais qu'il était rempli d'équipements de contrôle et de mesures. La seule question à laquelle les services de renseignements ne peuvent répondre concerne le genre d'explosif que cet engin peut contenir en lieu et place des



Caproni S-16A (3307)
Flottiij F11
Sous-lieutenant Karl-Erik Sandström
Nyköping, 14 mai 1944.

instruments de mesures. Une partie de ces débris finiront par rejoindre Farnborough pour être analysés par les experts britanniques. Cela n'empêchera pas le premier V-2 de s'abattre sur l'Angleterre le 25 septembre 1944, donnant quelques réponses aux nombreuses questions posées alors par cette arme secrète.

Les vols s'intensifient, les pertes augmentent…

À mesure que la guerre tourne à leur désavantage, les Allemands deviennent plus dangereux aux yeux des Suédois. L'accroissement sensible du trafic en mer Baltique pourrait facilement dissimuler les préparatifs d'un débarquement en Suède. En conséquence, le commandant en chef des forces armées suédoises ordonne à la Flygvapnet d'entreprendre des vols de reconnaissance bien au-delà de la zone côtière suédoise. Cette tache est confiée à la Flottille F11 basée à Nyköping, qui est déjà habituée à effectuer de longs survols de la Baltique.

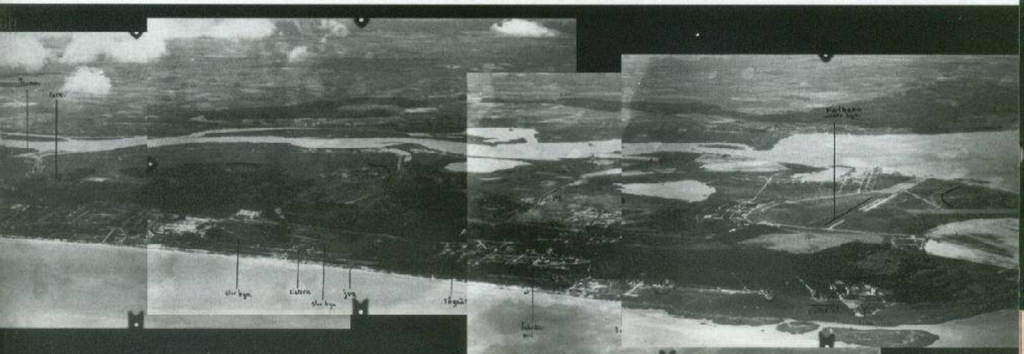
Pour réaliser ces missions, les S-16A sont provisoirement basés à Bunge sur l'île de Gotland. Les premières sorties ont lieu le 14 mai 1944. Les ordres donnés aux commandants de bord sont simples. Ils doivent noter toute activité maritime dans la Baltique mais ne doivent pas s'approcher des côtes allemandes à moins de 5 milles nautiques, limite des eaux territoriales.

Ce 14 mai, prennent place à bord du S-16A 3335/F11-14 le caporal Jenas Reiman (un appelé), pilote, le lieutenant de réserve Albin Eriksson, observateur commandant de bord, le caporal Paul Ingvar Ringström, radio, et le mitrailleur Bengt Karlsson, également un appelé. Reiman a déjà à son actif quelque 25 vols au-dessus de la Baltique et un de plus ne l'inquiète pas outre mesure. Certaines mauvaises expériences passées, au cours desquelles il a essuyé des tirs de la *flak* près de Memel (Lithuanie) et même de Libau, le pousse à prendre des précautions sur son plan de vol avant de partir.

De l'autre côté, les Allemands basés à Libau sont informés de la présence régulière d'avions dits hostiles. À cette époque, ils ignorent tout des survols suédois et penchent pour des avions de reconnaissance soviétiques du type DB-3. À Libau est basé le NAGr 5 doté de Messerschmitt Bf 109G-8. Même si c'est une unité de reconnaissance, ses avions n'en sont pas moins armés d'un canon de 20 mm et de deux mitrailleuses de 13 mm. Cette unité reçoit l'ordre de donner la chasse aux avions intrus un peu trop curieux.

Le 14 mai à 18h50, deux Bf 109G-8 décollent sur alarme. En effet, un écho radar a été signalé par une station en Lettonie. L'intrus se trouve à environ 20 km au sud-ouest de Libau sur un cap de 030°. La patrouille allemande se compose de l'*Oberfeldwebel* Gerhard Frenzel et de l'*Oberfeldwebel* Gerhard Schröder. Dix minutes plus tard, ils repèrent un Caproni S-16A qu'ils identifient comme un DB-3 soviétique. Ils ont alors un léger avantage en altitude et piquent sur l'avion suédois qui vole tranquillement à 3 000 pieds.

Dès la première rafale tirée par Schröder, le Caproni est touché et des flammes s'échappent de l'arrière du fuselage. Reiman amorce alors un virage par la droite et plonge vers la côte. Le radio Ringström semble avoir évacué l'appareil



Montage de quatre photos du site de Peenemünde prises le 28 août 1943 par un S16A suédois. (Flygvapenmuseum, Linköping)

Alignement de S16A de la flottille F11 à Nyköping. Il n'existait aucune différence majeure entre le Caproni Ca 313 italien et le S16A suédois. (Flygvapenmuseum, Linköping)

avec un parachute en flammes et il est tué sur le coup. Reiman tente de maintenir son avion quelques mètres au-dessus de l'eau, mais doit se résoudre à baisser les volets pour augmenter la portance et faciliter l'amerrissage. Reiman touche l'eau à 15 km des côtes. Après avoir ouvert les panneaux d'évacuation d'urgence, Karlsson saute hors de l'avion pour se retrouver dans les eaux froides de la Baltique (6° !). Son gilet de sauvetage se déclenche et c'est alors qu'il se rend compte qu'il est brûlé aux mains. Les deux autres membres d'équipage parviennent à monter sur les ailes et mettent leur radeau à l'eau. Ils y montent juste avant que l'avion sombre. Ils récupèrent Karlsson peu après (mais échouent dans la tentative de récupérer Ringström) et sont sauvés par le cargo allemand *Louise Schröder* qui les débarque à Windau.

Entre-temps, les deux Messerschmitt reviennent à leur base et y atterrissent à 19h27. À peine sortis de leur avions, ils font leur rapport. Gerhard Schröder n'a pu observer la moindre marque de nationalité avant l'attaque et n'a constaté sa méprise que trop tard quand il a vu les cocardes suédoises et le 14 peint sur la queue du Caproni. Il a alors déjà tiré et l'avion est en feu.

Le rapport est transmis à l'attaché militaire suédois à Berlin, le colonel Gärdin. Les Allemands font par la suite leurs excuses auprès des Suédois par voie diplomatique tout en leur faisant remarquer qu'il est peut-être imprudent pour un pays neutre de s'aventurer si près des côtes d'un pays belligérant…

L'équipage suédois est dans un premier temps interné mais il est libéré dès le 16 mai.

Un S16A mis à couvert. À l'intérieur de chaque flottille, les escadrilles se distinguaient par la couleur des numéros et des casseroles d'hélice. On note que sur cet appareil, la casserole semble de la même teinte que les pales. (Krigsarkivet, Stockholm)

…et le mystère s'épaissit

La Flygvapnet ignore encore ce qui s'est produit quand le 15 mai, le lendemain de la perte du « 14 », le S-16B 3304/F11-8 décolle pour aller rechercher l'avion qui n'est pas rentré. Malheureusement, ce Caproni va être aussi perdu. Les recherches ont lieu à basse altitude au sud-ouest de Steinort, cependant suffisamment loin des côtes allemandes en vue d'éviter toute provocation. L'avion ne revient pas et est aujourd'hui toujours porté disparu. Aucune information n'a filtré quant à savoir le sort exact de l'avion et de son équipage, mais il est possible que le Caproni ait été victime d'une simple erreur de pilotage.

Quelques jours plus tard, le 23 mai, un autre S-16A, le 3319/F11-61, est perdu dans la zone de Kattegatt situé à l'ouest de la Suède. L'incident a lieu à 11 km du port danois d'Anholt. Le temps ce jour là est exécrable et doit probablement être à l'origine de la disparition de l'appareil. Six ans plus tard, le 1er août 1951, on retrouvera l'épave du Caproni à 6 milles nautiques d'Alholt, ce qui suscitera un certain étonnement, en raison notamment de la proximité des côtes danoises, alors occupées. Même s'il est toujours possible que le temps soit à l'origine de la perte du « 61 », le fait qu'il se soit trouvé si proche de ces côtes occupées peut en effet éveiller quelques soupçons. Il n'est pas illogique de penser que le Caproni, perdu dans le mauvais temps, ait été touché par la DCA allemande avant d'aller s'écraser quelques kilomètres plus loin. Cependant, rien n'est venu infirmer ou confirmer l'une ou l'autre thèse.

La malchance pour la F11 continue et le 7 juin, le Caproni 3345/F11-34 disparaît au cours d'une mission de reconnaissance stratégique dans le sud de la mer Baltique. Il faisait partie d'une formation de deux S-16A qui avait décollé de Skåne. Les conditions météo empêchant le vol en formation, le « 34 » a peut-être été victime des conditions météo… ou d'autre chose.

Ces quatre pertes représentent près du cinquième des pertes totales des Caproni S-16 en Suède entre juin 1941 et février 1945 (1). Le fait qu'elles aient eu lieu en trois semaines est d'autant plus étonnant qu'elles avaient pour cadre des missions à hauts risques. Une première machine a été revendiquée par les Allemands, on le sait. Cependant, si les Allemands ont abattu d'autres S-16, ils avaient peut-être intérêt à étouffer l'affaire pour des raisons diplomatiques, l'Allemagne ayant encore besoin du minerai suédois, et aussi pour des raisons plus personnelles touchant Göring (la famille von Rosen faisait partie de sa belle-famille). Aujourd'hui, personne ne cherche vraiment à savoir la cause de ces pertes et elles restent officiellement accidentelles, pour convenance diplomatique peut-être.

(1) La Suède a pris en compte 84 Caproni 313 entre octobre 1940 et septembre 1941.

Les "nanars" de la RAAF

PENDANT LA GUERRE, la Royal Australian Air Force a utilisé de nombreux avions dont elle n'avait aucune utilité : des avions civils réquisitionnés, qu'il aurait été plus profitable de laisser à leurs anciens propriétaires, des petits lots d'avions américains généralement démodés, tout juste bons pour l'entraînement, et aussi des appareils passablement fatigués qui s'étaient échappés des Indes Néerlandaises. Cet assortiment disparate constitua un véritable cauchemar administratif et technique, que seuls justifièrent les immenses besoins de la RAAF en matière d'avions militaires.

Jim Grant

Des Do 24 pour les Indes Néerlandaises

Parmi les appareils qui avaient fui l'Indonésie se trouvaient douze Dornier Do 24K-1 et K-2. Vers la fin de 1935, le gouvernement néerlandais avait passé un contrat avec Dornier Metallbauten GmbH pour la construction d'un hydravion destiné à remplacer le Dornier Wal, alors en service au sein de la Marine Luchtvaartdienst. Bien qu'il était question de produire l'appareil aux Pays-Bas, les douze premiers exemplaires furent construits par Dornier (deux en Allemagne et dix en Suisse). Équipés de moteurs Wright R1820-F52 Cyclone de 875 ch, ils furent dénommés Do 24K-1 et furent livrés entre fin 1937 et début 1939. À cette dernière époque, les premiers K-2 à moteurs Wright R1820-G102 de 1 000 ch commençaient à sortir des usines hollandaises d'Aviolanda et De Schelde. Vingt-huit exemplaires avaient été produits au moment de l'invasion allemande, le 10 mai 1940, et vingt-cinq d'entre eux avaient déjà rejoint les douze K-1 à Surabaya (Java). Les Do 24 furent remontés sur place et affectés à des unités opérationnelles ou d'entraînement.

Bien que leur base d'attache soit administrativement Surabaya, les huit sections (*Groepen Vliegtuigen*) – numérotées de 1 à 8 – composées de trois avions chacune, étaient en fait déployées selon les besoins dans les divers archipels de l'Indonésie. Chaque GVT stationnait environ trois mois sur ces bases avancées avant d'être relevée par une autre.

Lorsque les Japonais attaquèrent les Indes Néerlandaises en décembre 1941, les sections continuèrent à opérer de manière autonome pour des missions de reconnaissance et de bombardement des navires ennemis, une activité qui fit rapidement fondre les effectifs à la suite des pertes et des dommages subis en combat.

La reddition de Singapour, le 15 février 1942, et la progression régulière des forces japonaises dans les îles hollandaises firent comprendre aux Alliés qu'ils n'avaient pas les moyens d'empêcher les Japonais de s'emparer de la totalité de l'Indonésie. Des plans d'évacuation fut alors hâtivement dressés. Le 19 février, cinq Do 24K-1 (X-5, 7, 8, 9 et 10), utilisés pour l'entraînement au *Vliegkamp* de Morokrembangan, s'envolèrent pour Darwin (Australie), puis Rathmines près de Sydney, où ils furent " réquisitionnés " par la RAAF. Peu après, le 2 mars, les six derniers Do 24K-2 encore en état de vol quittèrent Surabaya pour Broome (Australie Occidentale). Deux firent un amerrissage forcé en cours de route; le X-36 fut sabordé par son équipage, en application des instructions en vigueur, mais le X-24 réussit à repartir pour rejoindre Broome peu après le raid japonais du 3 mars.

En effet, lors d'une reconnaissance effectuée le 2 mars, les Japonais avaient découvert de nombreux avions sur cette base de repli et avaient décidé d'y revenir le lendemain. Neuf Mitsubishi A6M2 *Zéro* et un Mitsubishi C5M2 " Babs ", venus de Koepang (Timor Occidental), arrivèrent au-dessus de Broome à 9h30 et mitraillèrent le port et l'aérodrome pendant une heure. Ils détruisirent 21 avions, parmi lesquels les Do 24 X-1, 3, 20, 23 et 28, ainsi que deux Catalina du N° 205 RAF *Squadron* (probablement les W8423 et W8433), quatre Catalina hollandais (Y-59, 60, 67 et 70) et deux Catalina du *Patrol Wing* 10 américain. Toutefois, les plus grosses pertes furent sans aucun doute

Un Do 24K-1 du N° 41 *Squadron*, en 1943. (Aviation Heritage Museum of Western Australia)

Le dernier Dornier Do 24K-2 (X-24) encore en service aux couleurs néerlandaises. On note la taille minuscule du drapeau orange - blanc - bleu sur le fuselage, adopté après le retrait des forces néerlandaises d'Indonésie, en mars 1942. (Aviation Heritage Museum of Western Australia)

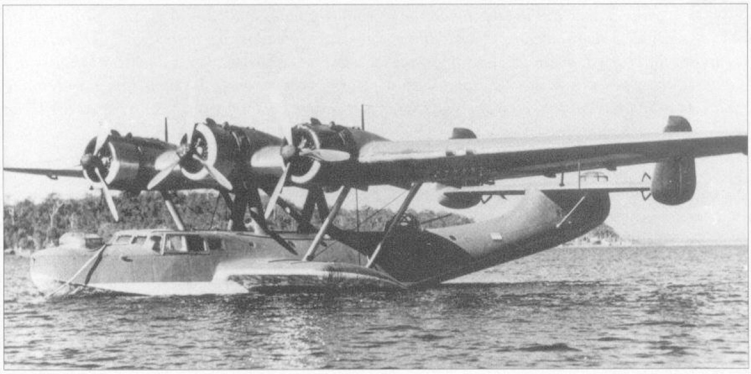
celles des deux Short C, le A18-10 (anciennement G-ADUT *Centaurus*) et le G-AEUC *Corinna*, loués par Qantas à la RAAF pour l'évacuation des personnels militaires et des civils de Singapour, des Indes Néerlandaises et de Nouvelle Guinée. Une quarantaine de réfugiés hollandais, encore à bord des hydravions au moment de l'attaque, furent tués. Ce raid prit les aviateurs hollandais totalement par surprise, car ils ignoraient que Darwin avait été bombardé deux semaines plus tôt et que Broome se trouvait également à portée des avions japonais.

Les Australiens récupèrent les Do 24

Les Hollandais se retrouvèrent avec six Do 24, dont cinq furent pris en compte par la RAAF à Rathmines le 29 avril 1942. Ce ne fut pas l'affaire du siècle pour les Australiens. Leur origine allemande avait conféré aux Do 24 une réputation qu'ils étaient loin de justifier. En effet, ils étaient en fort piteux état et, bien que relativement récents, ils avaient besoin d'une révision générale complète avant d'être remis en service. Les cinq K-1 (X-5, 7, 8, 9 et 10) furent renumérotés de A49-1 à 5 et le seul et unique K-2 (X-24) devint A49-6. Toutefois, ce dernier fut laissé à la disposion des

une moyenne mensuelle de 16 heures et demie seulement. Des problèmes électriques furent à l'origine de nombreuses pannes et, probablement, de l'incendie qui détruisit le A49-5 à Darwin, le 11 mars 1944. Les moteurs nécessitaient une maintenance quotidienne pour fonctionner normalement. L'huile suintait dans le poste de pilotage, gouttant sur l'équipage et l'équipement.

Le dernier appareil en service fut le A49-1 qui, comme le A49-3, fut employé par la N° 8 *Communication Unit* à Kiriwina pour les recherches en mer. L'une de ces missions se déroula le 5 février 1944 : un hydravion relia Townsville à Milne Bay en 6 heures 38 minutes pour effectuer deux missions, l'une de 6 heures 10 minutes, l'autre de 5 heures 24 minutes, avant de rentrer – malheureusement bredouille – à Townsville, en 5 heures 40 minutes. Le dernier Dornier fut retiré du service le 20 décembre 1944 et tous furent ferraillés peu de temps après. Une coque fut rachetée pour servir de péniche d'habitation et il se peut qu'elle existe toujours. Lors des grandes marées à Roebuck Bay (Broome), on peut encore apercevoir les épaves des Do 24 et d'autres hydravions. Quelques reliques du X-1 ont été conservées au Musée de l'aviation de Perth.

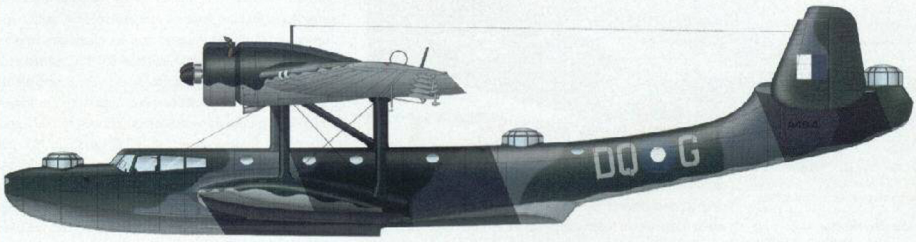


Hollandais pour un usage inconnu jusqu'au 8 juin 1943. Les K-1 furent envoyés à l'atelier d'hydravions N° 1 à Lake Boga et affectés au N° 41 *Squadron*, à partir du 21 août 1942, au fur et à mesure de leur sortie de révision. Cependant, ils servirent tous préalablement à leur entrée en service au sein du N° 3 OTU, également à Lake Boga, pour l'instruction des équipages. Il semble que la première mission n'ait pas été entreprise avant juin 1943. Sur quelques appareils, les instructions et les instruments demeurèrent en néerlandais.

Avec le N° 41 *Squadron*, les Do 24 furent utilisés pour le transport (12 passagers jouissant d'un degré variable d'inconfort) et le secours en mer, à partir de bases situées en Nouvelle Guinée, dans les îles adjacentes et sur la côte est de l'Australie. Le Do 24 était un excellent appareil de secours en mer, comme la Luftwaffe en avait fait l'expérience avec les exemplaires qu'elle avait capturés aux Pays-Bas.

Son utilisation sous les couleurs australiennes fut cependant considérablement restreinte par un taux d'indisponibilité très élevé. Lorsqu'ils furent retirés du service en décembre 1944, les six hydravions totalisaient 1 762 heures de vol, soit

Les marques successives portées par les Do 24 reflètent l'évolution de la politique du gouvernement néerlandais. Ils furent livrés sans camouflage ou entièrement gris clair, avec une cocarde tripartite bleu - blanc - rouge sur le fuselage et les plans, et des bandes tricolores sur la face externe des gouvernails de direction. En septembre 1939, les bandes furent effacées des gouvernails et les cocardes furent remplacées par un triangle orange souligné de noir, pointe en bas. Les numéros de série, portés en noir, devinrent de plus en plus petit au fil du temps. Les Do 24 furent repeints lors de leur séjour à Lake Boga : *extra dark sea gey* et *dark ocean blue* sur le dessus et *sky blue* dessous. Les cocardes bleu et blanc de la RAAF furent apposées aux emplacements habituels, accompagnées par les flammes bleu et blanc sur la dérive, et les codes furent peints en gris clair. Deux appareils reçurent un schéma expérimental bleu foncé et noir pour les parties supérieures et gris moyen pour les parties inférieures; ce schéma, jugé mal adapté, fut très vite abandonné au profit du schéma classique. Les teintes mentionnées sont celles utilisées par la RAAF et diffèrent légèrement des teintes homologuées par la RAF.



Dornier Do 24K-1 (A49-4)
N° 41 *Squadron*
Townsville, fin 1943.

© P-A. Tilley - 2001

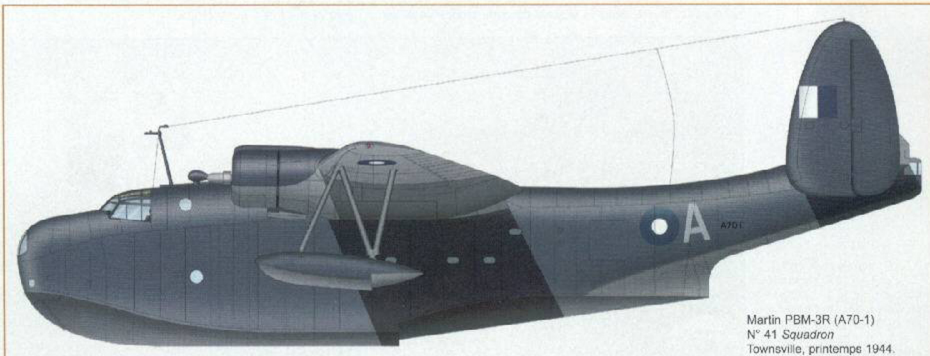
Le Mariner entre en scène

Pour remplacer ses Do 24 au fur et à mesure de leur retrait, le N° 41 *Squadron* commença à toucher des Martin PBM-3(R) Mariner. D'une taille assez proche de celle du Sunderland, le Martiner fut le plus gros appareil utilisé par la RAAF dans la guerre du Pacifique. Bien que conçus et construits comme patrouilleurs maritimes, les douze exemplaires furent livrés en tant qu'appareils de transport sans équipement offensif. Leur capacité à emporter une charge lourde et encombrante fut particulièrement la bienvenue au sein d'une aviation qui connaissait une pénurie chronique de gros porteurs.

Fin 1943, les convoyeurs furent envoyés à Norfolk (USA) pour prendre en main les machines avant de les conduire eux-mêmes jusqu'en Australie. Les équipages du N° 41 *Squadron* reçurent leur instruction à Lake Boga. Par la suite, des Mariner furent aussi affectés aux N° 41 *Squadron* et N° 114 *Air Sea Rescue Flight*.

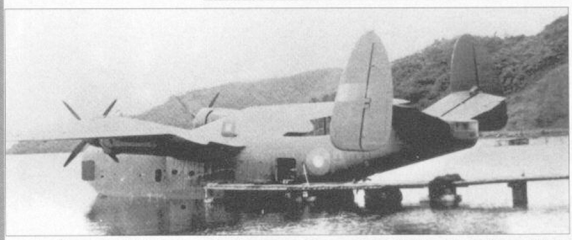
Les appareils furent livrés avec des équipements inimaginables pour l'époque en Australie. Il y avait même dans l'office un réfrigérateur, qui, inutile de préciser, fut aussitôt enlevé. Des prises de courant permettaient de brancher un chauffe-eau et un radiateur électrique, mais on ignore si ces accessoires avaient été livrés en même temps, car ils étaient absents quand le N° 41 *Squadron* prit ses avions en charge. Il restait heureusement les sièges, à l'assise confortable et garnis de cuir, qui furent très appréciés par les équipages au cours des nombreux vols de longue durée qu'ils durent effectuer. L'équipage, qui se composait généralement d'un officier pilote, un sous-officier copilote, un navigateur, un radio, un mécanicien et un homme de soute, disposait de couchettes pliantes. Comme les Mariner valaient 250 000 dollars pièce, les commandants de bord devaient signer un reçu de ce montant avant chaque décollage !

Peu après leur prise en compte, il y eut de nombreux cas de désolidarisation de culasses avec le reste du moteur, ce qui ne fit rien pour embellir les capots moteur ni rassurer les équipages. On s'aperçut que les boulons d'origine avaient été remplacés par des boulons fabriqués en Australie, de moinde résistance. Dès que ce problème fût réglé, les Wright Double Cyclone tournèrent comme des horloges suisses. Pour restaurer la confiance, un pilote d'essai de la marque vint effectuer des démonstrations plus que convaincantes : lors d'un décollage à pleine charge, un moteur lâcha; en utilisant la surpuissance pendant une dizaine de minutes, le pilote réussit à prendre de l'altitude, faire le



Martin PBM-3R (A70-1)
N° 41 *Squadron*
Townsville, printemps 1944.

© P-A. Tilley - 2001



Le Mariner A70-1 (« A ») amarré à la jetée de Malang, en 1945.
(Aviation Heritage Museum of Western Australia)

circuit et se poser. La portion de la rivière Cairns utilisée pour les décollages n'était pas droite, mais le Mariner parvenait à négocier un léger virage sans que l'un de ses flotteurs ne soit totalement immergé. Cette particularité permettait d'utiliser une plus grande longueur pour décoller, donc de transporter une charge utile plus lourde.

Après la période d'entraînement, l'escadrille s'installa à Townsville, en bordure de la rivière Cairns, d'où les hydravions opéraient le long de la côte est, de Darwin à Adelaide, et même jusqu'à Port Moresby (Papouasie-Nouvelle Guinée); il ne fallait que six heures de vol pour rallier Townsville à Port Moresby.

La retraite progressive des Japonais ouvrit de nouveaux espaces aux Mariner. Par exemple, lorsque Hollandia fut repris aux Japonais, les Mariner transportèrent le personnel chargé de l'administration et de la logistique de la nouvelle base. Les hydravions servaient occasionnellement à l'entraînement des parachutistes; jusqu'à 85 hommes avec leur équipement pouvaient embarqués sur une courte distance. Ils déménagèrent également le N° 20 *Squadron* avec armes et bagages, entre Karumba et Darwin en avril 1944.

À l'aller, les Mariner transportaient habituellement des personnels, du fret et du courrier, et au retour des blessés avec leurs infirmières. Il n'existait pas de sièges pour les passagers, quel que fut leur grade, et ils devaient se débrouiller avec ce qu'ils trouvaient dans la soute. Au retour, les Mariner rapportaient de nombreuses noix de coco. C'étaient à peu près les seuls souvenirs que les soldats australiens trouvaient à envoyer à leurs proches. L'adresse était écrite directement sur l'écorce et, à partir du moment où elle était dûment affranchie, la noix de coco passait... comme une lettre à la poste (australienne) ! Les Mariner furent aussi employés pour le secours en mer et pour la dépose de commandos dans les zones encore tenues par les troupes japonaises sur les arrières alliés.

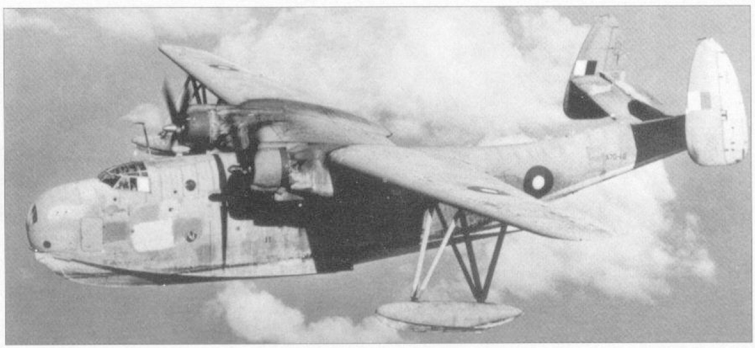
Toutes les missions impliquant un survol de la chaîne des monts Owen Stanley devaient être exécutées au petit matin, avant la formation des épaisses masses nuageuses impossibles à traverser. Le sommet culmine à 4 870 mètres et les nuages peuvent monter jusqu'à 15 000 mètres, une altitude qu'aucun appareil ne pouvait espérer dépasser. Pour franchir la chaîne, les pilotes de Mariner montaient en spirale jusqu'à 4 870 mètres et traversaient par un col situé plus bas; ainsi l'équipage n'avait besoin d'oxygène que pendant 15 à 20 minutes.

Seul un pilote insensé aurait risqué de traverser les nuages et, dès midi, les vols étaient interrompus, chaque avion demeurant jusqu'au lendemain matin sur sa base d'accueil. Dans la plupart des cas, ces bases ne disposaient que de quelques bouées d'amarrage et d'un petit bateau servant à dégager la trajectoire d'amerrissage des débris flottants. À Madang et Hollandia se trouvaient de petites jetées le long desquelles les Mariner étaient remorqués en marche arrière pour faciliter les opérations de déchargement et chargement et de ravitaillement.

En mars 1944, deux Mariner (dont le A70-5) furent envoyés à Perth, à l'autre bout de l'Australie, pour repérer une escadre japonaise qui se serait trouvée au large des côtes australiennes. En raison de l'urgence, les deux hydravions traversèrent les 4 000 km entre Adelaide et Matilda Bay au-dessus des terres. Ils ne trouvèrent pas l'escadre japonaise et regagnèrent rapidement la côte est. On peut se demander à quel type de mission ils étaient destinés, car faute de viseur et d'armement défensif, ils auraient sans doute été cantonnés dans la reconnaissance et le secours en mer.

En août 1945, le N° 41 *Squadron* fut réduit à six Mariner et s'installa à Port Moresby. Les six autres rejoignirent les six Sunderland précédemment affectés au N° 40 *Squadron*, basé à Cairns, où se trouvait le N° 114 *Air Sea Rescue Flight* alors en cours de formation. Comme il n'y avait que douze appareils, il semble que ceux-ci tournaient fréquemment au sein des trois unités.

Les recherches en mer se poursuivirent bien après la cessation des hostilités et les hydravions servirent également au rapatriement des troupes et des prisonniers de guerre. Les Mariner furent retirés du service le 1er mai 1946 et stockés à Lake Boga.



Le A70-12, dernier livré, en vol. La date de la photo est inconnue, mais à en juger par l'état de l'appareil, le cliché n'a pas dû être pris le lendemain de la livraison !
(Aviation Heritage Museum of Western Australia)

Dans les geôles de Vichy

Gérard Beauchamp

Ce texte narre les aventures du *Flying Officer* Al McFadden, RCAF, muté comme pilote de chasse à Takoradi, Côte de l'Or (Ghana) en 1942. La majorité des pilotes attachés à Takoradi étaient là pour convoyer en Égypte des avions tout neufs pour les unités combattant dans le désert africain. Un vol de convoyage qui devait être pour McFadden plutôt court, attendu qu'il ne devait jamais voir les pyramides de Gizeh.

Dès l'obtention de son brevet au N° 55 OTU, en Angleterre en mars 1942, Al McFadden fut le seul de sa classe muté au Moyen-Orient. Avec un groupe de pilotes nouvellement brevetés, il embarquait sur le HMS *Adamant*, un navire dépôt pour sous-marins, en partance pour une destination inconnue. Après un premier accostage à Gibraltar pour débarquer quelques pilotes, le navire accostait à Freetown, Sierra Leone, le 4 avril. Après deux semaines d'acclimatation au climat des tropiques, le groupe embarquait sur un petit navire couvert de rouille, qui avait auparavant navigué sur les Grands Lacs canadiens. Comme le navire quittait le port de Freetown, des mâts de navires torpillés pointant hors de l'eau indiquaient le chenal à suivre, ce qui rendit les passagers quelque peu nerveux à propos de leur navire.

En débarquant à Takoradi le 20 avril les pilotes furent conduits à la base RAF toute proche pour apprendre comment ils allaient voyager le reste du chemin vers le Moyen-Orient. Rappelons qu'une usine avait été montée à Takoradi pour assembler et tester en vol les nouveaux avions arrivant par cargo des USA ou du Royaume-Uni. Chaque pilote avait son propre avion à convoyer vers Le Caire. Al McFadden se vit attribuer le Hurricane Mk.IIC (BN584). En plus des quatre canons dans les ailes, celui-ci était aussi équipé d'un réservoir largable de 166 litres sous chaque aile et d'un grand filtre à air tropical sous le nez. Toutes ces particularités combinées avaient sur les performances un effet « délétère » particulièrement sensible dans l'air humide des tropiques. McFadden et quatre autres pilotes rencontrèrent le 24 avril, le pilote qui devait conduire le groupe jusqu'au Caire. Pour des raisons de sécurité, on ne donna aux pilotes aucune carte ni plan de vol, et ils n'auraient aucun contact radio entre eux. L'itinéraire consistait en onze étapes à travers l'Afrique, la première représentant près de 645 km entre Takoradi et Lagos, Nigéria.

Mais laissons Al McFadden lui-même nous raconter son aventure :

Dans les geôles de Vichy

« Aux premières lueurs du 27 avril 1942, nous prîmes l'air tous les six, guidés seulement par contact visuel avec notre chef de file, qui lui seul connaissait notre destination. Tout alla bien jusqu'à notre rencontre avec des orages tropicaux. Nous fîmes le tour d'un ou deux. Devant un autre orage impossible à circonvenir, notre chef nous signala un virage à gauche juste avant d'y entrer. Comme je volais comme ailier droit, je m'enfonçai plus avant dans l'orage où je fus secoué par une turbulence beaucoup plus sévère – puis un arrêt du moteur. Je sortis du nuage à quelque 60 mètres du sol, sous une pluie battante, au-dessus d'une plage sur laquelle j'atterris en catastrophe. Comme l'avion se retournait sur le dos, je saisis le manche et le tirai vers moi en me faisant aussi petit que possible dans le fond du cockpit. La verrière s'arracha et je me retrouvai la tête et les épaules sur le sable mouillé. L'odeur de carburant était très forte et je craignis l'incendie. Comme je ne trouvai pas le levier pour relâcher le panneau d'évacuation sur le côté du cockpit je paniquai pour un moment. Finalement je mis la main dessus. Le panneau lâcha, laissant entrer un peu d'air frais. Au même moment, le bout d'une baïonnette apparut, d'un coup d'œil je vis que le fusil à baïonnette était entre les mains d'un costaud soldat noir. Derrière lui se tenait un homme blanc et d'autres soldats noirs. M'aidant à sortir ils me conduisirent à l'hôpital de Cotonou, Dahomey (Bénin), où un docteur m'examina. À part une égratignure sur un genou j'étais OK. Mentalement, cependant, j'étais très bouleversé et inquiet pour ma famille au Canada, et aussi parce que la guerre venait de finir pour moi.

« Durant mes quelques jours à l'hôpital, je reçus un visiteur. Un négociant anglais qui vivait à Cotonou et qui m'apporta des cigarettes. La visite fut courte et il me dit que probablement je serais interné par les forces de Vichy.

« Le voyage Cotonou-Niamey vers le camp d'internement débuta le 2 mai, à bord d'un train à vapeur brûlant du bois. Un jour de voyage pour 320 km. De fréquents arrêts étaient nécessaires pour se ravitailler en bois. Le train était bondé de familles africaines avec ce qui paraissait être tous leurs biens terrestres. Le sergent français et moi étions les seuls blancs à bord et d'un grand intérêt pour les passagers. Les quatre soldats noirs de garde, sous l'ordre du sergent, racontaient aux passagers toute une histoire, comment et pourquoi j'étais là. Après une escale d'une nuit à Niamey, un autobus nous attendait pour le reste du voyage, encore plus loin à l'intérieur, vers Gao sur le fleuve Niger, un périple de 480 km. Encore une fois l'autobus était bondé de passagers, mais un espace pour moi et le sergent était à part des autres. Le trajet dura deux jours avec un arrêt de nuit dans un village le long de la voie.

« Le 6 mai notre groupe embarquait sur un bateau en métal de 9 mètres de long avec toit ouvert et quelques couchettes à l'intérieur pour le voyage en amont du Niger. Ceci devait être notre pied-à-terre, le sergent et moi, pour les 23 prochains jours. La force motrice de ce bateau était fournie par quatre hommes avec de longues perches et un câble pour nous tirer le long du rivage. De Gao à Tombouctou le fleuve coule surtout dans un paysage désertique avec de petits bouquets d'arbres les long des rives. Nous vîmes beaucoup de villages et beaucoup de huttes en boue. Les canards sauvages, oies et pélicans étaient abondants sur le fleuve, en plus de quelques crocodiles se chauffant au soleil sur les rives. Notre nourriture, achetée auprès des villageois le long de la route, consistait surtout en poissons, en oiseaux aquatiques, poulets et semoule. Un des bateliers faisait la cuisine; nous mangions raisonnablement bien et je survécus à ce voyage en bonne santé.

« Le sergent avait emporté des dictionnaires bilingues pour que nous puissions communiquer. Il me laissa même faire le coup de feu avec son fusil sur un pélican. Je le manquai. Une ou deux fois par jour nous prenions un bain dans le fleuve pour nous rafraîchir. L'entente entre nous deux était cordiale et nous parlions souvent de la guerre. Il n'était pas d'accord avec la position prise par Vichy après la chute de la France, mais qu'il n'y avait aucune autre alternative. S'il s'était trouvé dans un endroit différent je suis sûr qu'il aurait rejoint les Français libres.

« Arrivant enfin à Tombouctou, je fus escorté au camp d'internement sur le côté ouest de la ville (tard l'après-midi du 29). Un grand nombre d'officiers de la marine marchande et un officier de la Royal Navy, du nom de Stretten, y étaient internés. Torpillés au large des côtes de l'Atlantique, ils avaient réussi à atteindre Dakar. Selon les clauses de la convention d'armistice, ils étaient, comme moi, techniquement prisonniers de guerre. Ils étaient des plus intéressés à connaître le déroulement de la guerre et toute autre nouvelle de ma part. Notre conversation se termina tard dans la nuit. Nous devions nous lever à six heures du matin, faire nos lits et nous mettre en rang pour l'inspection du commandant. Je n'estimai pas cette coutume très importante, mais mes camarades me sortirent du lit et j'arrivai un petit peu en retard. Le commandant était furieux et il me passa un savon en

français, puis se promena de long en large devant nous en brandissant son bras atrophié en marmottant :" les Anglais, les Anglais ! " (son atrophie résultait apparemment d'une balle anglaise tirée peu après l'armistice de la Grande Guerre). Je dus passer plusieurs jours en cellule disciplinaire pour cet incident. Son attitude marqua aussi l'atmosphère du camp et il fit tout son possible pour rendre les choses déplaisantes à tout le monde.

« Le 4 août 1942, tous les internés furent transférés par bateau à vapeur en amont sur le fleuve Niger, puis par train jusqu'à Bamako. À cet endroit, Stretten et moi furent conduits au camp militaire de Koulikoro, à quelques kilomètres de Bamako, et les marins ailleurs (probablement rapatriés). Un groupe d'officiers de la Royal Navy et un Pilot Officer *australien du nom de " Dusty " Rhodes, étaient en détention à ce camp. Dusty et moi devinrent vite amis.*

« La vie à ce camp était très différente. L'armée française nous donnait une solde équivalente à celle des soldats français de même grade. Mise en commun, par les soins de l'officier naval supérieur du camp, cette solde nous permettait d'acheter notre propre nourriture et d'embaucher des cuisiniers et hommes de ménage locaux. La vie à Koulikoro était raisonnablement agréable avec beaucoup plus de liberté. Bien que vivant derrière des fils barbelés, les gardes étaient présents de manière symbolique seulement. Les promenades escortées aux alentours étaient une affaire quasi quotidienne. Une de ces promenades nous amenait dans un quartier de Koulikoro où une attrayante Française nous saluait de la main d'une fenêtre d'un étage supérieur. Cette promenade devint rapidement un itinéraire très populaire !

« Nos gardes français nous donnaient souvent des nouvelles de la guerre, particulièrement en Afrique du Nord. En nous apprenant que les Alliés repoussaient les Allemands à travers le désert, ces nouvelles devinrent d'un grand intérêt pour nous. Nous étions tous certains que notre libération ne tarderait pas car les Français n'auraient plus à respecter les termes de l'armistice.

« Le train-train continua jusqu'au début de décembre 1942 lorsque la rumeur commença à circuler que nous pourrions être rapatriés. La rumeur se confirma et à la mi-décembre nous prenions le train pour Dakar. On nous fit descendre du train le 19, à un endroit près de la frontière Sénégal-Gambie, et escortés par nos gardes jusqu'à la frontière. Des soldats britanniques nous y attendaient pour nous conduire aux casernes de Bathurst. En tant qu'aviateurs, Rhodes et moi furent conduits à la base aérienne, les autres à la base navale. Tard dans la soirée j'étais informé que je m'envolerai pour Freetown au petit matin. Après deux ou trois semaines à Freetown j'embarquai sur un navire qui me ramena en Angleterre où je débarquai fin janvier 1943. »

Extraits d'une lettre d'Al McFadden à ses parents, datée du 30 mai 1942 :

« Rappelez vous la plaisanterie qui nous amusait tant sur le nom de Tombouctou ? Par l'adresse de cette lettre vous pouvez constater qu'il y a un tel endroit... et j'y suis. Quel monde étrange !

« Tombouctou est près de 1600 km à l'intérieur, on y trouve près de 100 Français et le reste des Africains. La contrée a un aspect désertique, très peu d'arbres, séchés et recroquevillés par la chaleur. Il pleut près de deux mois par an, le reste du temps le soleil brille et le vent souffle. Le vent souffle à pleine force ces temps-ci.

« Notre camp est un grand bâtiment de près 9 mètres carrés, avec un balcon tout autour d'où nous pouvons voir la ville. Au centre du bâtiment un long corridor donne accès à huit chambres avec de bons lits et des matelas, mais aucune intimité. Bien sûr, on n'a aucun besoin de couvertures dans ce climat. À six mètres de distance, un mur de boue de près d'un mètre d'épaisseur et 3 mètres de hauteur entoure notre bâtiment.

« La nourriture est à peine mangeable et pas du tout appétissante. Surtout de la semoule dans une sauce graisseuse. On nous donne aussi beaucoup de cacahuètes que j'aime bien. Certains camarades anglais pensent que les cacahuètes sont de la nourriture tout juste bonne pour les singes – j'ai donc aussi leurs rations »

Al McFadden mentionna qu'il est certain que ces cacahuètes ont largement contribué à son maintien en bonne santé durant cette épreuve.

À son retour en Europe, McFadden refusa une permission pour avoir une chance de participer à la guerre. Après un cours en OTU, il participa aux opérations du débarquement avec le N° 416 (RCAF) *Squadron*. Il rentra au Canada en août 1944 au terme de son tour d'opérations et jouit actuellement de sa retraite à Lethbridge (Alberta) au moment où nous écrivons ces lignes.

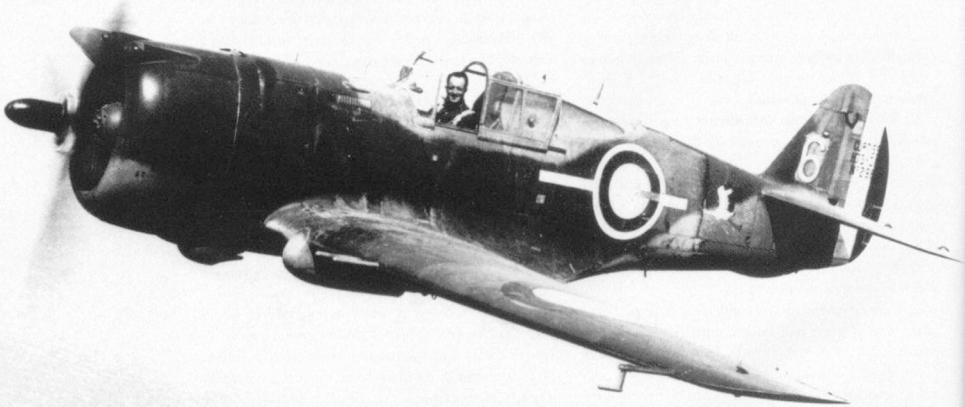
Légende des photos
Page 59 :
le *Flying Officer* Al McFadden, pilote de la Royal Canadian Air Force, en juillet 1942 à Koulikoro. (Collection de l'auteur)

Page opposée :
un baraquement de Koulikoro. (Collection de l'auteur)

Ci-dessous :
un Hurricane Mk. II et le personnel du N° 128 *Flight* de Hastings (Sierra Leone), en 1942. (Collection A. Thomas)

La chasse française 1939 - 1945 (20)

Le GC II/5 *(1ère partie : 09.40-11.42)*



L'adjudant-chef Justin Gisclon à bord de son H-75A-3 n° 296 patrouillant au-dessus d'Oran en juillet 1940. Le GC II/5 avait adopté une courte bande blanche. (Photo J. Gisclon)

Quatrième groupe de chasse de Reims à voler sur Curtiss, le GC II/5 rejoint son terrain de campagne de Toul-Croix de Metz à la mobilisation. À l'exception d'un petit séjour de repos sur la Côte d'Azur, le II/5 restera stationné sur cet aérodrome jusqu'au 13 juin 1940. Il est rattaché au Groupement de chasse n° 22 et travaille au profit de la III[ème] Armée.

Compte-tenu de sa situation géographique, le groupe entre très vite dans la danse. Le 20 septembre, six Curtiss sont attirés dans un guet-apens par un Hs 126. Des Bf 109 surgissent en altitude et coiffent les deux patrouilles, mettant instantanément en flammes l'avion du sergent Quéguiner, qui doit se parachuter. Le sergent Péchaud est « matraqué » et doit se poser sur le ventre. Cependant, les Français se rebiffent et envoient un de leurs assaillants au tapis. Ceux-ci appartiennent à la 1./JG 53 et le vainqueur de Quéguiner n'est autre que l'*Oberleutnant* Werner Mölders.

Nouvelle grande bagarre le 30 septembre, quand une patrouille du II/5 et deux du I/5 en protection de deux Potez 637 sont attaqués par des Bf 109 des I. et II./JG 53. Un combat tournoyant acharné s'engage, au terme duquel le II/5 revendique trois victoires (dont un doublé du capitaine Huvet). Cependant, le sergent Magnez est descendu en flammes et son avion percute à Weisskirchen (non loin du sous-lieutenant Le Restif – cf AJ n° 18), où son corps sera enterré par les Allemands.

Il est à noter que Magnez sera le seul pilote du II/5 tué en combat aérien en 39/40 !

Le mois d'octobre est plus calme, mais l'agitation revient le 6 novembre, lorsque neuf Curtiss du II/5 en décousent avec vingt-sept Bf 109D du JGr. 102 du *Hauptmann* Johannes Gentzen. Ce célèbre combat, qui s'achève par le crédit officiel de quatre victoires confirmées et quatre probables, pour la perte de deux avions, passera à la postérité sous le nom de « combat des 9 contre 27 ». Le revers subi par les Allemands s'explique en grande partie par le modèle utilisé (Bf 109D) par le JGr. 102, aux performances nettement inférieures à celles du Bf 109E et de ses adversaires du jour.

Après quelques autres succès, remportés en novembre 39 et en janvier 40, le II/5 est envoyé au repos à Cannes. Il revient à Toul un mois avant l'offensive allemande.

Le 10 mai, le terrain est bombardé deux fois. Le II/5 est resté au sol et ce n'est qu'à 17h30 qu'une patrouille triple décolle. Elle intercepte une vingtaine de Bf 109, dont un tombe victime de l'adjudant de Montgolfier.

Le 11 mai à l'aube, neuf Curtiss se portent cette fois aux devants des bombardiers allemands, attaquant une douzaine de He 111 entre Metz et Conflans. Trois sont abattus sans dommage pour les chasseurs français. Même scénario le lendemain : à l'aube neuf Curtiss interceptent dix-huit He 111 toujours dans le même secteur. Un bombardier explose en plein vol sous les balles des lieutenants Huvet et Hébrard; bien que cette victoire ne soit homologuée qu'à ces deux pilotes, elle apparaît également dans la citation du lieutenant Angiolini, qui a tiré une rafale sur le Heinkel.

Vers midi, le lieutenant Trémolet commande une patrouille de cinq qui s'en prend à un He 111. Mais, avant de tomber, celui-ci réussit à toucher les appareils de Trémolet et du commandant Petitjean-Roget, tous deux contraints à se poser train rentré dans un champ.

Le 14 mai, trois patrouilles triples décollent à 15h15. Réduits à sept avions par suite de pannes, les Français vont engager un très dur combat contre des Bf 110 à la limite de la frontière luxembourgeoise. Le commandant Destaillac descend un bimoteur allemand, imité par le sergent-chef Salès. Le sergent Bouhy rapporte son combat :

« Nous montons dans le soleil et attaquons le dernier Me 110; je reste dans sa queue. À la première rafale, légères fumées blanches au moteur droit. Tout en étant attaqué par plusieurs Me 110 (de face et plein travers), je poursuis le Me 110. Après cinq ou six rafales, des fumées noires se dégagent du moteur droit. L'avion se met en descente accentuée et en direction de la ville de Luxembourg.

« À ce moment, j'aperçois des Me 109 bien au-dessus sur ma gauche. À cet instant, un Me 110 me tire trois quarts arrière; grosses fumées et légères flammes au moteur de mon avion; le plexiglas devant moi est réduit en miettes. Je me dégage, saute en parachute, l'avion continuant à brûler plus fort : altitude 1 500 mètres. J'ouvre à 400; je tombe à 4h25 à 200 mètres de mon avion en feu ».

Bouhy touche terre indemne près de Doncourt. Son Me 110 lui sera homologué.

Le 15 mai, lors d'un engagement contre des He 111, le capitaine Portalis doit sauter en parachute de son avion en feu. À son arrivée au sol, il est accueilli par des fantassins français qui le blessent d'une balle dans la cuisse... L'adjudant de Montgolfier, pare-brise éclaté, rendu momentanément aveugle par des éclats de verre dans les yeux, saute également. Il est « capturé » par des gendarmes qui le molestent avant de le conduire à l'hôpital. Les deux pilotes reviendront au groupe et prendront part à de nouvelles missions avant l'armistice.

Le 16 mai, au terme d'un combat contre des Bf 110, le sous-lieutenant tchèque Jaske est abattu et doit se poser sur le ventre près de Stenay. La voiture qui le ramène à Toul capote et le pilote est légèrement blessé à la tête.

Le 18 mai, après un jour et demi de mauvais temps, le II/5 reprend du service. Neuf H-75A décollent à 16h45. Ils engagent une formation de He 111, protégée par de nombreux Bf 109. Le sous-lieutenant Ruchoux descend un avion de l'escorte, mais celle-ci s'est sérieusement rebiffée. Le commandant Hugues se pose à Metz dans un avion lardé de balles. Les lieutenant Boudier et caporal-chef Chabera, également atteints, le suivent de peu. Le caporal-chef Hanzlicek doit évacuer son avion en flammes et, privé de pression hydraulique, le lieutenant Houzé se pose sur le ventre à Toul.

Le 20 mai, cinq Curtiss coincent un Do 17 près de Nancy, mais celui-ci s'avère coriace. Les Français multiplient les passes convergentes, le commandant Petitjean-Roget en exécutant vingt pour sa part ! Le Dornier se réfugie dans les nuages. Il est attendu par les Curtiss à sa sortie et Petitjean-Roget l'attaque plein avant. Enfin, il finit par perdre de l'altitude et il se pose sur le ventre près de Crepey.

Le 21 mai, une patrouille descend un Hs 126, puis se heurte à des Bf 109 qui protégeaient (mal) l'avion d'observation. Un 109 est revendiqué par l'adjudant-chef Dugoujon, mais plusieurs Curtiss ont été endommagés, dont celui du sous-lieutenant Ruchoux posé sur le ventre à Toul.

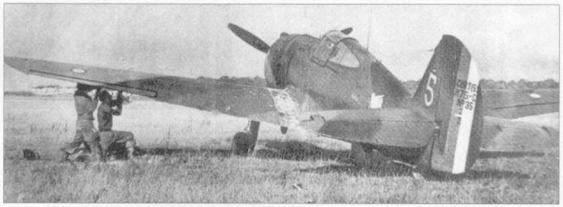
Le mauvais temps gêne le bon déroulement des missions les 22 et 23 mai, mais le 24, vers 19 heures, dix Curtiss conduits par le lieutenant Houzé engagent un violent combat tournoyant contre un nombre égal de Bf 109 :

« Le lieutenant Houzé poursuit un Me 109 jusque vers Longuyon, tire plusieurs rafales sur le chasseur allemand qui ne se défend plus et dont le moteur laisse échapper des flammes; toutes ses armes s'arrêtent; le temps de réarmer en dégageant pour ne pas accrocher le Me 109, ce dernier est perdu de vue. Deux autres Me 109 attaquent le lieutenant Houzé qui les prend à son tour à partie et les tire alternativement, plusieurs fois chacun, à moins de 100 mètres; puis intervient une nouvelle patrouille de trois Me 109. Le lieutenant Houzé reçoit par surprise un obus dans l'aileron gauche et deux ou trois balles; il lutte quelques minutes contre les trois Me et se dégage sur l'ordre de la voiture radio. Tous les Curtiss quittent le secteur; de nombreux Me 109 arrivent sur les lieux. Il est environ 19h10. »

Bilan : trois Bf 109 homologués et deux probables, sans perte. Les Bf 109 appartenaient au II./JG 52.

Jusqu'aux premiers jours de juin, l'activité se ralentit, soit en raison du mauvais temps, soit parce que le II/5 est « oublié » dans la distribution des ordres. Le 3 juin, le groupe participe au fiasco de l'opération « Tapir » (destinée à contrer l'opération allemande « Paula », le bombardement de la région parisienne), une opération mal préparée, mal commandée et mal exécutée.

Le 5 juin, le II/5 va se rattrapper en abattant un He 113 (évidemment, un Bf 109 mal identifié), mais le combat a fait des dégâts : trois Curtiss fortement endommagés, un pilote blessé.



Le Curtiss H-75A-1 n° 35 de la 3ème escadrille, les « Sioux ». On note les petites cocardes, typiques de l'automne 1939. (Archives Aéro-Journal)

Proie plus facile, un Hs 126 est abattu par le sous-lieutenant Angiolini et l'adjudant-chef Gras. Comme de coutume, la victoire sera homologuée aux neuf pilotes qui composaient la patrouille, dont certains, bien entendu, ne se sont jamais trouvés en position d'ouvrir le feu !

Vers midi le 6 juin, 15 H-75 du II/5 et 9 Bloch 152 du II/9 décollent de Connantre pour une mission de protection de bombardiers dans le secteur de Noyon. La patrouille commandée par le lieutenant Houzé est assaillie par de nombreux Bf 109, Bf 110 et même He 113 [*sic*]. Le sergent-chef Quéguiner réussit à descendre un 109, mais le sergent-chef Janeba se pose train rentré près de Soissons et le lieutenant Houzé doit sauter en parachute. Il succombera quelques heures plus tard lors de combats terrestres auxquels il a pris part aux côtés de fantassins.

Le 13 juin, le II/5 reçoit l'ordre de gagner Dijon. C'est le début de la grande transhumance qui amènera le groupe de l'autre côté de la Méditerranée. Ce repli sera ponctué de quelques combats, dont certains conduisent à des situations tragi-comiques. Le 15 juin, le II/5 descend un He 111 qui s'écrase au sol près de Mornay. Deux aviateurs allemands ont

Un groupe de pilote des « cigognes », de gauche à droite : sergent-chef Salès, aspirant Lefol, sous-lieutenant Angiolini, adjudant Gras et lieutenant Houzé. (SHAA)

réussi à sauter en parachute. Les gendarmes aussitôt alertés constatent que les Allemands ont touché terre dans le département voisin, ce qui rend leur intervention juridiquement impossible ! Ils devront téléphoner à leurs collègues pour que ceux-ci appréhendent les aviateurs ennemis...

Le 20 juin, le GC II/5 se trouve en Afrique du Nord. Il prend ses quartiers à St Denis-du-Sig, où il dispose début juillet de 34 appareils, désarmés et interdits de vol.

Les événements qui se déroulent au petit matin du 3 juillet dans la baie de Mers el-Kébir vont permettre à l'armée de l'Air, menacée de disparition par les clauses de l'armistice, de sauver ses unités et ses avions. Dès communication de l'ultimatum anglais, à 10h30, les GC I/5 et II/5, basés près d'Oran, reçoivent l'ordre de remettre leurs avions en état de

Le GC I I/5

MATÉRIEL

Curtiss H-75A	- 11.42
Curtiss H-751	07.40 - 09.40
Dewoitine D.520	10.42 - 11.42
P-40	11.42 - 06.43
P-47D	04.44
A-24	03.44
Hurricane	03.44

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Cdt Hugues	19.08.40
Cdt Archaimbault	20.08.40 - 03.03.41
Cne Monraisse	04.03.41 - 07.04.41
Cdt Tricaud	08.04.41 - 08.11.42
Cdt Murtin	10.11.42 - 20.11.42
Cdt Rozanoff	21.11.42 - 16.05.43
Ltcol Thibaudet	17.05.43 - 30.06.43
Cdt Arnaud	01.07.43 - 17.02.44
Cdt de Rivals-Mazères	18.02.44 - 14.10.44
Cne Tardy de Montravel	15.10.44 -

Commandant 3ème escadrille

Cne Monraisse	- 03.10.44
Lt Villacèque	04.10.40 - 19.01.44
Lt de Montplanet	20.01.44 -

Commandant 4ème escadrille

Cne Reyné	- 04.11.39
Lt/Cne Huvet	05.11.39 - 08.11.42
Lt Lamaison	09.11.42 - 26.07.43
Lt Trémolet	27.07.43 - 28.01.44
Cne Gouachon-Noireault	29.01.44 - 26.10.44
Cne Ducru	27.10.44 -

Commandant 3ème escadrille

Lt Trémolet	22.03.43 -

VICTOIRES

Drôle de Guerre	: 16
Mai-juin 1940	: 31
Période de l'armistice	: 13
Forces Aériennes Françaises	: 10

PERTES À L'ENNEMI

Tués ou disparus 14

(Sgt Magnez, 30.09.39 - Lt Houzé, 06.06.40 - Cdt Tricaud, Cne Huvet, Adj Lachaux, Adj de Montgolfier, Sgt Hème, 08.11.42 - A/C Delannoy, 15.01.43 - Lt Le Stum, 27.12.43 - Sgt Halbot, 20.08.44 - S/Lt Guillemard, 25.08.44 - Lt Cruchant, 29.08.44 - Lt Bernard, S/Lt Suarez d'Aulan, 08.10.44)

Prisonniers 6

(S/C Poidevin, 12.09.44 - Lt Receveau, 03.10.44 - Sgt Monthus, 17.10.44 - S/Lt Guillaume, 20.10.44 - Cne Gouachon-Noireault, 26.10.44 - S/Lt Roumet, 23.04.45)

TERRAINS

28.08.39	Toul-Croix de Metz
09.03.40	Lyon-Bron
11.03.40	Marignane
13.03.40	Cannes
11.04.40	Toul-Croix de Metz
13.06.40	Dijon-Longvic
15.06.40	Châlon-s/- Sâone - Chamforgueil
16.06.40	St Symphorien-d'Ozon
17.06.40	Carassonne
18.06.40	Perpignan-La Salanque
20.06.40	Alger-Maison Blanche
22.06.40	St Denis-du-Sig
13.07.40	Oran-La Sénia
23.08.40	Casablanca
13.11.40	Dakar-Ouakam
25.01.41	Casablanca
09.11.42	Sidi Rahal
11.11.42	Fès
12.11.42	Casablanca
20.01.43	Thélepte
18.02.43	La Koulf
20.02.43	Kalaa Djerda
22.02.43	Biskra
12.03.43	Alger-Maison Blanche
26.03.43	Rabat
11.05.43	Souk el-Arba
15.05.43	Protville
24.05.43	Sidi Ahmed
01.08.43	La Sebala
25.09.43	Bône
02.05.44	Folelli
07.09.44	Salon-de-Provence
08.09.44	Ambérieu-en-Bugey
03.10.44	Lyon-Bron
03.11.44	Ambérieu-en-Bugey
03.01.45	Luxueil-les-Bains
10.04.45	Colmar

VICTOIRES

20.09.39	S/C Legrand	Bf 109	Uberherrn
30.09.39	Lt Huvet	Bf 109	Silwingen
	Lt Huvet	Bf 109	Bethingen
	Adj Lachaux	Bf 109	Eppelborn
30.10.39	Cne Reyné	Hs 126	Rehlingen
06.11.39	S/C Lefol	Bf 109	Anzeling
	S/C Salès	Bf 109	St Avold
	S/C Salès	Bf 109	Eincheville
	S/C Legrand	Bf 109	Antilly
	S/C Legrand [1]	Bf 109	Ittersdorf
07.11.39	S/C Salès	Do 17	Blieskastel
21.11.39	S/C Salès	Do 17	Morhange
	Lt Trémolet		
23.11.39	Sgt Audrain	He 111	Boulay
	Sgt Bouhy		
	Adj de Montgolfier		
	Trois pilotes anglais		
10.01.40	S/C Legrand	Bf 109	Kirchnaumen
	Cne Portalis	Bf 109	Soultz-s/s-Forêts
	Lt Villacèque		
23.04.40	S/Lt Klan	Bf 109	Tromborn
10.05.40	Adj de Montgolfier	Bf 109	Luxembourg
11.05.40	Cne Portalis	He 111	Mars-La Tour
	S/C Salès		
	S/C Chabera		
	S/Lt Ruchoux	He 111	Verdun
	Lt Houzé	He 111	Bar-le-Duc
	S/C Janeba		
	Sgt Hanzlicek		
	Trois pilotes du GC I/2		
12.05.40	Lt Huvet	He 111	Ste Marie-à-Py
	Lt Hébrard		
	Lt Angiolini (?)		
	Lt Trémolet	He 111	Ste Marie-à-Py
	S/Lt Boudier	Do 17	Sarrelouis
	Sgt Hème		
	Lt Villacèque	He 111	Verdun
	Cdt Petijean-Roget		
14.05.40	Cne Destaillac	Bf 109	Luxembourg
	S/C Salès	Bf 109	Fameck
	Sgt Bouhy	Bf 110	Clouange
16.05.40	Cne Monraisse	Hs 126	Esch-s/- Alzette
	A/C Dugoujon		
	S/C Legrand		
	Sgt Audrain		
	C/C Svetlik		
18.05.40	S/Lt Ruchoux	Bf 109	Stockholtz
20.05.40	Lt Houzé	Do 17	Crepey
	Cdt Petitjean-Roget		
	S/Lt Ruchoux		
	Sgt Bouhy		
	S/C Legrand		
21.05.40	Cne Destaillac	Hs 126	Ernéville
	Cdt Petitjean-Roget		
	Cne Monraisse		
	A/C Dugoujon	Bf 109	(en Allemagne)
24.05.40	S/Lt Le Stum	Bf 109	Bois-le-Moine
	Sgt Bouhy		
	Lt Houzé	Bf 109	Longuyon
	Sgt Audrain	Bf 109	Longuyon
25.05.40	Cne Monraisse	Do 17	Angevillers
	Lt Trémolet		
	Lt Hébrard		
	S/C Legrand		
	C/C Svetlik		
	S/Lt Boudier		
	A/C Gras		
	Adj Lachaux		
26.05.40	Lt Villacèque	Bf 109	Forêt de Moyeuvre
	S/Lt Boudier		
	Sgt Audrain		
04.06.40	Lt Huvet	Bf 110	St Mihiel
	Lt Hébrard		
	Sgt Hème		
05.06.40	Cne Portalis	He 113	Chaulnes
	A/C Dugoujon		
	S/C Chabera		
	Cne Monraisse	Hs 126	Noyon
	Cdt Petitjean-Roget		
	Lt Fabre		
	Lt Villacèque		
	Lt Hébrard		
	S/Lt Angiolini		
	A/C Gras		
	S/Lt Klan		
	C/C Svetlik		
06.06.40	S/C Quéguiner	Bf 109	St Gobain
07.06.40	S/Lt Klan	Bf 109	Aumale
08.06.40	Adj Lachaux	Bf 109	Marseille-en-B.
	S/C Chabera	Bf 109	Poix
	S/C Chabera	Hs 126	Rethondes
10.06.40	Cne Monraisse	Do 17	Moncel-s/- Seille
	Cdt Petitjean-Roget		
	Lt Fabre		
	Lt Villacèque		
	S/Lt Klan		
	A/C Dugoujon		
	S/C Salès		
14.06.40	Lt Huvet	Do 215	Chaumont
	Adj Lachaux		
	S/C Quéguiner		
	Lt Dunod		
15.06.40	Cne Monaisse	He 111	Champlitte
	Cne Duda		
	S/Lt Klan		
	Lt Hébrard		
	C/C Svetlik		
	A/C Gras		
03.07.40	S/C Legrand	Skua	Mers el-Kébir
06.07.40	S/C Gisclon	Skua	Mers el-Kébir
14.09.40	Cne Monraisse	Sund.	Casablanca
08.05.42	Lt Ruchoux	Fulmar	Casablanca
	S/C Gisclon		
02.09.42	Cne Huvet	Welling.	Safi
	Lt Boudier		
	S/C Bouhy		
08.11.42	Cdt Tricaud	Martlet	Casablanca
	Cne Huvet		
	Cdt tricaud	Martlet	Casablanca
	Cne Huvet		
	Lt Villacèque	Martlet	Casablanca
	Lt Legrand	Martlet	Casablanca
	Lt Ruchoux	Martlet	Casablanca
	Lt Abrioux	Martlet	Casablanca
	Lt Le Stum		
	A/C Delannoy	Martlet	Casablanca
	Sgt Lavie	Kingfisher	Casablanca
15.01.43	Lt Trémolet	Ju 88	Thélepte
	Lt Hébrard	Ju 88	Thélepte
21.01.43	Lt Rubin	Fw 190	Pichon
22.01.43	S/C Gisclon	Fw 190	Pichon
09.02.43	Lt Hébrard	Fw 190	Kairouan
	S/C Denaix	Fw 190	Kairouan
	A/C Moret	Fw 190	Kairouan
18.06.44	Cne Gouachon	He 111	Montpellier/Ayres
	Lt Ducru		
	S/Lt Gauthier		
	S/Lt Bernard		
20.08.44	Cne de L'Espinay	Bf 109	Mondon
31.03.45	Cne de L'Espinay	Bf 109	Neuenburg

[1] Apparemment non confirmée officiellement.

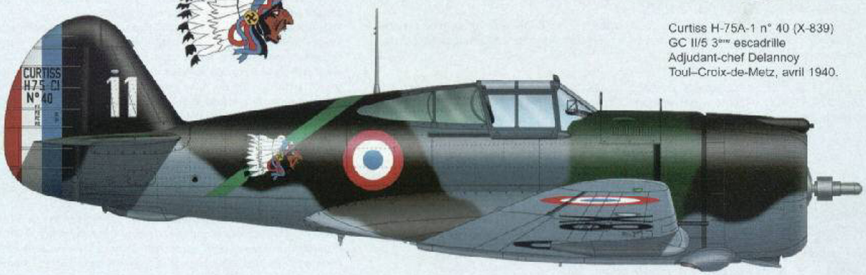
GC II/5 3ème escadrille
SPA 124 Escadrille Lafayette
« Les Sioux »
(en fait tête de Seminole)

GC II/5 4ème escadrille
SPA 167
Cigogne en vol ailes hautes déployées

Curtiss H-75A-1 n° 58 (X-857)
GC II/5 3ème escadrille
Capitaine Marie Monraisse
Toul–Croix-de-Metz, septembre 1939.

L'insigne des « Sioux » a connu de très nombreuses variations au cours de la guerre

Curtiss H-75A-1 n° 40 (X-839)
GC II/5 3ème escadrille
Adjudant-chef Delannoy
Toul–Croix-de-Metz, avril 1940.



Curtiss H-75A-2 n° 144 (U-044)
GC II/5 4ème escadrille
Commandant Hugues, 18 mai 1940.

Curtiss H-75A-3 n° 296
GC II/5 4ème escadrille
Sergent-chef Justin Gisclon
St Denis-du-Sig, 6 juillet 1940.

© P-A. Tilley - 2001

REÇU 5 SUR 5

Moth Major

Une petite erreur à vous signaler. Parmi les profils couleurs (p. 38), vous publiez un avion libellé comme DH.60 Moth. Il s'agit en fait d'un des douze DH.60-GIII Moth Major, achetés avant la guerre pour l'aéro-club d'Espagne. Le GIII est le prédécesseur du DH.82A Tiger Moth, qui en différait par sa voilure en légère flèche (pour rattraper le contrage et permettre en vol la sortie en détresse - avec parachute - de la place avant).

G. Valdonio (Italie)

Signalons la programmation de *La Vie Merveilleuse du Général Accart* dans l'émission de France Inter « Questions pour l'histoire », le dimanche 2 septembre 2001 à 22 heures.

Le 262 de Schrader

Les détails concernant le Me 262 de Warren Schrader sont inexacts. Le « 7 jaune » qu'il a piloté jusqu'à Lübeck était le 110800 et il existe des photos pour s'assurer que le *Werk Nummer* est bon. Le 112372 fut capturé à Schleswig; il arborait les bandes bleues et rouge de la défense du Reich, mais il ne portait aucun code tactique individuel. L'avion non identifié figurant en page 110 de *War Prizes* est en fait le 112372 (il porte un « 2 » sur l'avant du fuselage).
Je vous adresse une photo du 112372 et une autre de l'avion de Schrader, sur laquelle il est tout juste possible de discerner le Wk Nr. 110800.
Je ne crois pas que l'appareil de Schrader ait été transporté en Angleterre, mais plus probablement en France. Si l'un de vos lecteurs pouvait fournir des informations complémentaires, elles seraient les bienvenues.

Phil Butler

Le Me 262A 110800 « planté » par Warren Schrader le 29 mai 1945 à Lübeck.

Le Prince volant

Je souhaite apporter quelques précisions complémentaires au sujet de l'aventure rocambolesque de Cantacuzène et de son passager, le colonel Gunn. Pour mettre au point les détails de l'évacuation des Américains détenus en Roumanie, le QG du 31st Fighter Group *décida de renvoyer Cantacuzène accompagné du* Lieutenant-Colonel *Bill Daniel et du* 1st Lieutenant *Henry à Bucarest. Cantacuzène effectua un bref vol de prise en main sur P-51 et les trois pilotes décollèrent de Bari immédiatement après. Le rôle de Henry était clair : il devait abattre Cantacuzène si ce dernier tentait quelque chose de non prévu au programme. Durant le vol, le pilote roumain quitte brièvement la formation pour essayer ses mitrailleuses – probablement pour vérifier qu'elles étaient correctement approvisionnées et armées. Puis, il reprit son poste de n° 2. Le reste du vol se déroula sans histoire. Cantacuzène atterrit le premier à Bucarest pour s'assurer que tout était clair, puis les deux Américains atterrirent à leur tour et le colonel Daniel arrangea l'évacuation avec les autorités locales.*
Je ne peux pourtant pas m'empêcher de penser que si Cantacuzène avait essayé de « rouler » les deux Américains, il n'aurait pas eu de gros problèmes, car, combattant depuis plusieurs années et titulaire de près de 60 victoires, il aurait pu apprendre une chose ou deux à ses compères...
Je me souviens dans mes jeunes années avoir vu Cantacuzène « remuer » son Bücker Jungmeister au cours d'un meeting à Cannes et je puis vous affirmer qu'il n'avait rien perdu de ses qualités de pilote.
Pour changer de sujet, je confirme ce qu'a écrit votre lecteur J. Derivière de Nogent au sujet de la victoire du second maître Jean Miramond de l'escadrille AC3 sur le Fiat CR.42 du capitaine Nino Caselli. Cette victoire lui a incontestablement été attribuée et j'ai la copie d'un courrier du lieutenant de vaisseau Ziegler, commandant l'escadrille, demandant à l'autorité supérieure de transformer la citation à l'ordre du corps d'Armée en citation à l'ordre de l'Armée, conformément à ce qui se pratiquait à l'époque dans l'armée de l'Air – ce qui fut fait d'ailleurs. De plus, je possède un enregistrement vidéo du reportage réalisé en 1990 par TF1 sur la rencontre de Jean Miramond avec la veuve du capitaine Caselli qui eut lieu en Italie. La comtesse Caselli, qui parlait un français parfait, eut des paroles émouvantes sur les circonstances qui amenèrent les autorités françaises à organiser des obsèques communes au capitaine Caselli et du second maître Le Bihan. Les deux cercueils étaient côte à côte, mais par manque de drapeau italien, celui de Caselli était recouvert d'un drap noir.
Ces précisions infirmant bien des choses « officielles » écrites précédemment laissent en suspens la question suivante : quelle est l'identité du Fiat abordé en vol par le second maître Le Bihan ? Question à laquelle je ne suis pas, pour le moment, en mesure de répondre.

L. Morareau (Alpes Maritimes)

Des croix dans le pâté

J'ai remarqué que Aéro-Journal se lançait dans les poissons d'avril avec l'article sur les 80 ans de la mort du Baron Rouge. C'était un peu gros de ressortir le 425/17 avec capot métallique et dessous bleu ciel, car cela fait des années que des historiens sérieux ont tordu le cou à cette légende, née je crois d'une mauvaise interprétation d'une photo parue dans la vieille collection Harleyford, qui identifiait un Dr.I en vol (avec capot clair) comme étant celui de Richthofen, alors qu'il s'agissait du premier FI.
Votre texte trop détaillé laissait flairer le poisson (05h42, Brown se gratte le nez avec l'auriculaire de sa main gauche ? Où allez-vous chercher tout cela ?). Pour revenir au 425/17, j'ai relu tout que j'avais sur le Fokker triplan et je n'ai pu trouver qu'un seul exemple de croix « Balkenkreuz » sur un pavé blanc. Au départ croix pattées, elles furent détourées avec de la peinture sombre pour suivre la nouvelle réglementation, en rectifiant les croix elles-mêmes avec du blanc et du noir.

J-Y. Mahéas (Vannes, Morbihan)

Cet article n'est aucun cas un poisson d'avril. D'ailleurs, avec notre périodicité bimestrielle, il se serait plutôt agi d'un poisson... d'avril-mai. Comme nous l'avons précisé dans une légende, les planches ont été réalisées à partir des descriptions données par Norman Franks dans le livre *The Red Air Fighter*, paru dans la collection Greenhill Military Paperback (1990). La description du 425/17 provenant des rapports de combat est la suivante :
Red sides & top deck of fuse[lage], *upper surfaces of all wings, all struts, wheel covers, hor*[izontal] *tail. White rudder. All Patee Crosses overpainted to broad style Balkan* [erreur classique, il ne s'agit pas de la croix des Balkans, mais d'une *Balkenkreuz*, littéralement croix formée de deux morceaux de bois] *crosses, Patee Crosses show thru on fuse*[lage] *locations and upper wing locations. Turquoise undersurfaces on fuse*[lage] *& wings.* Il est vrai, pas un mot sur le capot, mais le dessous est identifié comme turquoise et les nouvelles croix ont bien été repeintes par-dessus les anciennes encore visibles sous les raccords de peinture.
La photo en page 19 du Squadron-Signal n° 98 (*Fokker Dr.I in Action*) prise avant que les croix fussent repeintes montre sans risque de confusion un capot de couleur claire.
D'où viennent ces précisions qui vous font croire à un canular ? Des témoignages recueillis et publiés, du côté allemand dans la revue *Jägerblatt* de février 1988 et, du côté anglais, dans le livre *They Fought for the Sky* (bibliographie donnée en page 51). Le courrier des lecteurs du n° 19 a pu aussi vous prouver que l'on peut aller assez loin dans le reconstitution des dernières heures du Baron Rouge. Et ce n'est peut-être pas fini...

Le major Norbert Desgouttes s'est éteint le 29 mai 2001.
Ce nom n'est peut-être pas très familier à la majorité de nos lecteurs, car c'était plutôt dans l'ombre et avec modestie que Norbert Desgouttes a accompli une tâche considérable au sein de l'ARDHAN (association pour la recherche de documentation sur l'histoire de l'Aéronautique navale).
La rédaction présente ses condoléances à ses proches.

GC III/4

Dans le n° 17, un article est consacré au GC III/4. Dans celui-ci, vous déclarez : « Au cours du premier convoyage (27 juillet 40), le sergent Cermolacce capote et détruit son appareil à l'atterrissage, heureusement sans mal pour lui *». Or, Maurice Cermolacce, peu avant sa mort, a déclaré dans le n° 143 d'Icare consacré aux chasseurs français en Angleterre :* « L'armistice signé, nous avons reçu l'ordre de convoyer nos avions à Meknès pour y être désarmés et stockés. Nous avions tous promis de casser nos avions à l'atterrissage, mais je fus le seul à tenir ma parole ».
Je me permets de penser qu'il s'agit d'un oubli de votre part, la parole de cet héroïque combattant ne pouvant être mise en doute. Par ailleurs, ce fait m'a été confirmé par sa fille.

A. Marchetti (Ucciani, Corse)

Avis de recherche

Je suis à la recherche du passé d'un pilote de chasse français, du nom de Gateaud, qui a rejoint l'Angleterre depuis Madagascar en 1942.
Il a vraisemblablement été affecté à l'un des escadrons *Free French*, d'après le peu de renseignements que j'ai, mais je ne sais pas s'il a remporté des victoires.
Merci à ceux qui pourraient m'aider.

J-F. Piron (jf-piron@wanadoor.fr)

vol. L'opération est réalisée en un temps record, puisque dès 14h15 une patrouille du II/5 est prête à décoller. Seul ce groupe connaîtra le triste honneur d'inaugurer une longue liste de combats aériens franco-britanniques.

Un Skua est revendiqué par le sergent-chef Legrand, mais en fait, il regagne sans aucun dommage le porte-avions *Ark Royal*. En revanche, un autre Skua percute l'eau en tentant de suivre deux Curtiss dans leurs évolutions. La victoire n'est pas homologuée, bien que les comptes rendus britanniques indiquent qu'il a été abattu en combat...

Après une accalmie, les combats reprennent le 6 juillet. Le sergent-chef Gisclon reçoit la confirmation d'une victoire contre un Skua. Une fois encore, le chasseur anglais regagnera son porte-avions. Les comptes rendus anglais soulignent le manque d'aggressivité de leurs adversaires, alliés de la veille, ennemis du jour : « *Si l'ennemi avait vraiment voulu, il n'aurait pas pu ne pas abattre le Skua* ».

Lors de son stationnement au Maroc, le II/5 intercepte un Saro London (pris pour un Sunderland) venu photographier Casablanca. L'appareil est abattu par la capitaine Monraisse. Après un séjour au Sénégal, pour renforcer le GC I/4, le II/5 revient à Casablanca au début de l'année 1941. Il remporte deux nouvelles victoires contre des avions britanniques, un Fulmar (qui n'est en fait qu'endommagé) et un Wellington venu de Malte.

Le 8 novembre 1942, lorsque les forces anglo-américaines prennent pied en Afrique du Nord, le II/5 se trouve aux premières loges. Le groupe a commencé à toucher des D.520 pour transformer la 4ème escadrille, mais les pilotes sont si peu familiarisés avec ce nouvel appareil qu'ils monteront au combat à bord de leur fidèle Curtiss.

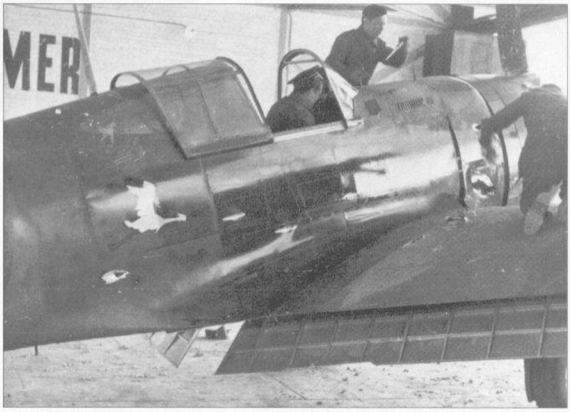
Dès 8 heures, les premiers H-75 décollent, par paires ou isolément, au fur et à mesure de l'arrivée des pilotes sur le terrain de Camp Cazes. En tout 20 Curtiss prennent l'air. Ils engagent le combat contre les F4F-4 de la VF-41 qui menacent des Douglas DB-7. Le combat est confus et tourne assez vite à l'engagement individuel. Les Français revendiquent 7 victoires (5 F4F sont effectivement abattus), mais c'est l'hécatombe : pas moins de cinq pilotes sont tués, parmi lesquels le commandant de groupe (commandant Tricaud), tous des vétérans de la campagne de mai-juin 40. Quatre autres pilotés sont blessés à des degrés de gravité divers et le II/5 perd en tout 13 appareils (dont deux détruits au sol). En deux heures, le GC II/5 a virtuellement cessé d'exister.

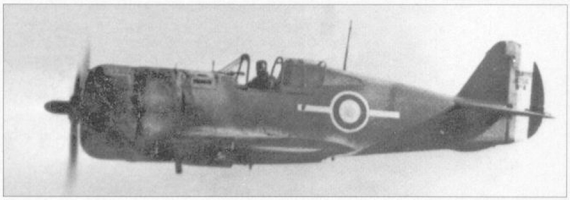
Comme si ce combat n'a pas été assez meurtrier, le groupe perd un sixième pilote, le sergent-chef Bouhy qui s'écrase au décollage à bord d'un D.520.

Dans la soirée, le groupe s'installe à Sidi Rahal avec 9 Curtiss, tandis que sa douzaine de D.520 survivants est répartie entre Médiouna et Meknès. Le 9 novembre, au terme d'une mission de mitraillage des plages de Fédala, cinq pilotes, incapables de retrouver le terrain « secret » de Sidi Rahal vont se poser à Médiouna. Quelques heures plus tard, deux Curtiss et quatre Dewoitine y sont détruits au sol par des F4F de la VF-9.

Le 10 novembre, le commandant Murtin arrive à Sidi Rahal pour prendre la tête du groupe. Le lendemain, le II/5 se regroupe à Fès. Les combats sont terminés. Le II/5 fusionne temporairement avec le GC III/3 sous l'appellation officieuse de « groupe Engler-Tricaud », du nom des commandants de ces deux groupes tués le 8 novembre.

Le 12 novembre, le II/5 est transféré à Casablanca où il a rendez-vous avec le destin.



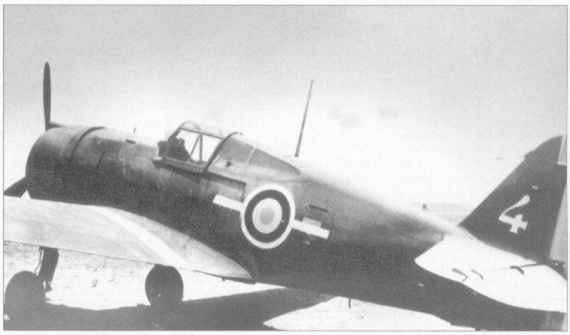


En haut :
retour mouvementé pour le commandant Hugues le 18 mai; « poivré » par des Bf 109, il doit poser d'urgence son H-75A-2 n° 144 à Metz-Frescaty. (Photo M. Hugues)

Ci-dessus :
le II/5 utilisera quatre H-751 à moteur Wright Cyclone entre juillet et septembre 1940, dont le n° 4 piloté ci-dessus par le sous-lieutenant Ruchoux. (SHAA)

Ci-dessous :
on a longtemps cru que le D.520 « 14 » était celui dans lequel le sergent-chef Bouhy avait perdu la vie le 8 novembre 1942, alors qu'il tentait de décoller avec l'hélice calée au grand pas.
Il n'en est rien. De récentes recherches ont prouvé que son avion portait le « 23 ».
(Archives Aéro-Journal)

Ci-dessous :
le H-75A-2 n° 168 sera l'appareil sur lequel le lieutenant Villacèque sera abattu et blessé le 8 novembre 1942.
La photo a été prise ici le 17 août 1940 à Oran.
(ECPA)



Aéro-Kits

Heller-Musée (I)

Jean-Christophe Carbonel

L'impact de l'aviation française durant la brève campagne de 1940 a longtemps été négligé. Jusqu'à ces dernières années l'opinion des rampants matraqués par la domination aérienne de la Luftwaffe dominait : « *mais où sont nos avions ?* ». Cette opinion devait être aussi celle des fabricants de maquettes. L'armée de l'Air et les productions aéronautiques françaises étaient reléguées aux rangs des « small air forces » exotiques dans un univers inondé de produits américains, anglais, japonais ou allemands… En 1966, Heller introduisit la série « Heller-Musée », qui allait essayer de populariser auprès des maquettistes du monde entier les appareils de l'armée de l'Air de 1940. Pourtant, c'est à Frog, marque pourtant britannique jusqu'au bout des ongles, qu'est revenu l'honneur de sortir de l'ombre nos cocardes.

A British take-off

Le premier fut… un Dewoitine 520 en 1963. Cette année-là, le marketing de Frog, en compétition directe avec Airfix, décida de commercialiser « un kit par mois ». Toutefois pour se distinguer, Frog choisit une approche spécifique : « *les sujets choisis étaient un peu* différents, *en ce sens que ce n'étaient pas des noms familiers à tout le monde. Par la même occasion, c'étaient des sujets qui présentaient un intérêt particulier pour les amateurs et beaucoup avaient un intérêt pour les marchés continentaux* » (1). En effet, n'oublions pas que Frog avait installé une usine à Calais pour bénéficier du Marché Commun (une délocalisation, déjà en 1963) et que le nom de Frog, jugé malsonnant pour des oreilles continentales et en particulier françaises, avait été changé en Tri-ang (c'était le nom de la filiale « trains électriques » du groupe Rovex). Ce premier kit français représentait un appareil de la campagne de France de 1940. Ce ne fut probablement pas un succès commercial puisque, lorsque l'année suivante Frog constitua un coffret cadeau par regroupement de 4 kits sur le thème « *Four Famous Fighters* » (2), le plan initial prévoyait d'inclure dans le lot le Dewoitine, mais celui-ci fut dans les faits remplacé par le Macchi MC.202 ! Ce modèle sera produit à 130 000 exemplaires jusqu'en 1969 (à comparer avec le *best-seller* de Frog de l'année 63, produit à 190 000 exemplaires sur la même période). *Flying Review*, mensuel anglais qui fait alors autorité en la matière, sous la plume de Richard Ward, analyse alors ainsi ce premier kit d'un modèle français : « *bien que sur le fond ce soit un bon modèle, il présente quelques limites… Le D.520 n° 2 fut le premier appareil issu de la ligne de production et il est dommage que Frog ait trouvé bon d'inclure ce numéro sur la planche de décalques car si on l'utilise, cela réduit les possibilités de camouflage si, comme l'auteur* [Richard Ward] *le maquettiste est à cheval sur la précision* » (3). En 1969, ce kit sera réédité en sachet (jusque là les kits Frog étaient vendus en boîte) avec deux décorations : l'avion de l'as Pierre Le Gloan, avec la queue jaune de Vichy, et un avion italien. Et devinez qui était alors le conseiller de Frog chargé de reprendre les décorations et d'en proposer des nouvelles : Richard Ward ! Sa frustration devant le terne « n° 2 » des origines explique sans doute ses choix plus colorés pour la réédition. Naturellement, ce kit sera aussi repris par les partenaires de Frog (sauf Hasegawa) et par ses « fantômes » soviétiques et russes. Fort curieusement, Novo, bien qu'ayant officiellement rejeté les machines fascistes, garda la décoration italienne !

À la fin de 1963, Frog, toujours eux, produisit un Morane-Saulnier MS.406. Cette première édition représentait encore un appareil de Le Gloan (mais de la III[ème] République et non de l'État Français) ! L'année suivante, ce modèle fut réédité avec un choix de deux décorations : française et suisse. Même le critique de *Flying Review* ne peut que le noter avec le sens de la litote qui fait tout le sel de la langue anglaise : « *le Morane-Saulnier MS.406 n'est pas vraiment aux standards* [des autres nouveautés Frog]. *Des inexactitudes semblent s'être frayées un chemin dans les contours du nez et la forme de la cabine, mais ces fautes peuvent être corrigées. Les détails sont bons bien qu'un peu légers* » (4). Quant à *Aeromodeller*, avec un bon sens très « perfide Albion », il note que « *la contribution de décembre* [1963] *à la série à 2 pence de Frog est un autre français : le Morane-Saulnier MS.406C1. La confusion risque d'apparaître avec le kit du Dewoitine D520 déjà existant qui est de même taille et de même configuration* » (5). Là aussi, ce kit a été repris sous divers label « du vivant » de Frog et ensuite en URSS.

Une visite au Musée

Quelques mois plus tard, en 1964, on voit apparaître le premier

La première maquette d'un avion français de 1940 fut le D.520 au 1/72 commercialisé par Frog en 1963. Pour des raisons évidentes, la marque Tri-Ang fut préférée à « Frog », à la connotation trop péjorative pour le marché français. On notera avec ironie que le « boxart » montre un D.520 en train d'attaquer un Do 17 pendant la… campagne de Syrie !

kit d'origine française : un D.520 au 1/50 chez Heller. « *Réduction authentique sur plans officiels* », proclamait le couvercle de la boîte qui s'ornait d'une illustration de Paul Lengellé. Le kit est commercialisé en avril, au milieu des louanges de la presse spécialisée aéronautique (pas de presse maquettiste à l'époque) : « *l'un des plus beaux chasseurs jamais construits…L'échelle choisie est très satisfaisante et le montage en 40 pièces permet d'obtenir un réalisme surprenant* » déclare *Air et Cosmos*, dans l'un de ses rares articles consacrés aux maquettes. Échelle satisfaisante ? Oui, car contrairement aux Anglais ayant alors opté pour le 1/72 depuis l'avant-guerre, chez Heller il n'y a pas encore d'échelle vraiment standard; ce modèle fait partie de la gamme « Avions Historiques » dont les premiers modèles ont été un Spad VII au 1/40 (en 1960) et un Couzinet *Arc-en-Ciel* au 1/75. Tout le monde n'a pas les illusions d'*Air et Cosmos* et W.R. Matthews de *Flying Review* résume son analyse en un « *décevant Dewoitine* [qui n'est que] *superficiellement correct de forme mais* [pas] *en détails : les contours du nez ressemblent plus à ceux du D.521 à moteur Merlin, les renflement caractéristiques du capotage des cylindres du moteur Hispano-Suiza ont été oubliés de même que les longues prises d'air sous les échappements. L'articulation de la gouverne de queue ne ressemble à rien qui soit jamais sorti de chez Dewoitine et le détails de surface est rare et grossier. Les logements de train ne sont pas creusés et les jambes du train sont d'une épaisseur suffisante pour être celles d'un bombardier lourd Farman* » (6). Un quatrième kit de la série « Historique » est annoncé pour cette année-là : un Potez 63, maquette « *établie sur les plans et la documentation fournie par le Musée de l'Air* [et qui] *constitue le début d'une série d'appareils qui se sont glorieusement illustrés durant la guerre* » (7). Mais le Musée de l'Air, à qui l'étude préalable de la maquette avait été envoyée, refusa de la cautionner. Et ce modèle disparut du catalogue (et du tarif) 1965 et ne fut en définitive pas commercialisé; il est probable qu'il aurait été au 1/50.

Heller se structure

Alarmé par le manque d'enthousiasme de la presse spécialisée, en particulier *Flying Review*, dont on verra plus loin que ses pages consacrées au maquettisme vont devenir l'aune à laquelle Heller jugera du succès de ses maquettes, Paul Lengellé décida alors de présenter son ami Roland de Narbonne à Leo Jahiel. Roland de Narbonne est lui un vrai passionné d'aviation qui vient d'une famille d'aviateurs et se trouve être alors un journaliste aéronautique en vue qui travaille pour Larousse, *Les Ailes*, *Science-et-Vie* et fait même de la vulgarisation aéronautique dans le *Journal de Tintin*. Son premier apport est le nom de la nouvelle gamme « Musée ». R. de Narbonne fait aussi valoir que l'échelle internationale c'est aujourd'hui le 1/72, malgré la tentation de Heller de promouvoir des échelles métriques comme le 1/100, le 1/50 ou même le 1/75 de l'*Arc-en-Ciel*. Nous sommes alors en 1964 et la première conséquence de cette intervention, c'est l'abandon du Potez 63 « probablement au 1/50 ». Durant le deuxième semestre de la même année, Heller constitue un atelier de fabrication d'outillage (moules) sous la direction d'un mouliste lyonnais, M. Bonnardel. Cet atelier vient compléter l'atelier d'injection (une seule presse) installé l'année précédente dans une ancienne usine de chaussures à Trun (Orne). R. de Narbonne de son côté prépare des dossiers où seront rassemblés les éléments permettant la création d'une maquette. En témoignage de son apport, les premières boîtes porteront la mention « *réalisé sous la direction technique de R. De Narbonne* ». En parallèle Heller se préoccupe de constituer un bureau d'études. Celui-ci sera mis en place en 1965, mais ne peut compter alors que sur G. Audren, spécialiste naval, dont le contrat de travail débute le 1er Janvier 1965. Très rapidement, il sera heureusement rejoint par M. Trochain, qui lui est un amateur d'avions, puis par M. de Lespinay. À eux trois, plus M. Marutzchak à Trun, ils concevront l'ensemble de la série. Le premier kit commercialisé sera le Bloch 152. Par chance, l'un des magasiniers de chez Heller est un ancien mécano de MB.152, aussi ce sont les marques de son avion qui seront retenues pour la maquette.

Le bureau d'études de la rue d'Hauteville (Paris Xème) en 1967.
De gauche à droite : MM. Audren, Vergniaud, de Lespinay et Trochain.
Noter le plan de MS.230 sur la planche à desin – une maquette qui ne sortira qu'en 1972.
(Photo Heller)

Cette première réalisation est plutôt bien accueillie par les commentateurs de l'époque, ce qui sera d'ailleurs le cas de la majorité des modèles à venir. Pour W.R. Matthews de *Flying Review International* : « *ce kit est un grand progrès par rapport à ceux que nous avons précédemment reçus de Heller. Il est fidèle et proprement moulé avec des détails fins…le MB.152 est un kit à conseiller pour tous les amateurs de la 2ème Guerre mondiale car c'est une bonne maquette de ce qui est, hors de France, un sujet inhabituel* » (8). Gaston Botquin dans *His-Air-Dec* approuve : « *le kit est globalement excellent et seuls quelques petits détails peuvent être critiqués* » (9). Il n'y a guère qu'en France où le Camouflage Air Club est plus sceptique : « *l'intention est excellente mais la réalisation n'est pas sans défauts dont la correction sera l'objet du présent article* » – pas moins de six pages seront nécessaires à présenter l'amélioration du modèle (10). L'impact positif de Roland de Narbonne sera d'ailleurs reconnu par Leo Jahiel : « *il était très content de donner des indications et des informations sur les avions qu'il fallait faire et il a orienté la collection de manière intelligente* ». Le succès du 1/72 est d'ailleurs confirmé par les faits : pour ces premiers kits en moyenne 15 000 boîtes sont vendues durant le premier mois de commercialisation de chaque référence.

F.222 DEWOITINE D520C FIGHTER
370 Squadriglia C.T. Italian Air Force 1943.
GC 111/6 Sixth Escadrille Vichy French Air Force Syria 1941.

Petits papiers 66…

R. de Narbonne ne se contente pas de fournir la documentation pour cette série de maquette, il en assure aussi la promotion; il signe en effet dans *Tintin-Magazine* de 1966 une série « d'Enquêtes-Maquettes » où sont passés en revue tous ces appareils : chaque article présente en deux pages l'historique de l'avion, accompagné d'une photo d'époque, d'une illustration de Paul Lengellé et d'un petit commentaire sur la

Tout à la fois catalogue et appel au peuple, cette publicité a été publiée dans *RAF Flying Review* d'octobre 1966.

maquette correspondante signé par un énigmatique « Intérim ». L'idée était à l'origine un livret genre *Profile Publications* ou de celui qu'Airfix allait éditer plus tard pour ses maquettes au 1/24. Rédigé par R. de Narbonne, ce livret devait être illustré par P. Leugellé et sera abandonné pour des raisons financières. À la place, furent rédigées les « Enquêtes Maquettes » pour *Tintin Magazine*, dont les illustrations de P. Langellé furent cependant payées par Heller.

Il est à noter que *Tintin-Magazine* passe alors également des publicités pour les maquettes Frog comme le D.520 *(« …des maquettes adaptées à votre bourse : 2 F »)*. Et cela ne s'arrête pas là, car les catalogues 66 et 67 sont aussi réalisés par UPE. Le catalogue 1966 est celui qui lance réellement la série, d'ailleurs il est aussi le premier où un avion historique, un D.520 apparaît en couverture. Dans son introduction, Leo Jahiel, PDG de Heller, présente la série « Heller-Musée » au 1/72. Après le choix de l'échelle, le choix du thème France 1940 en fait une série *«… attendue avec impatience par les maquettistes du monde entier. Pour cette série d'avions historiques français, voici plus d'un an qu'une équipe des meilleurs spécialistes en la matière pourchasse les archives aux quatre coins de la France afin de reconstituer des plans détaillés qui, en général, n'existent plus. C'est en somme une sorte de contre-espionnage à posteriori »*. Ainsi s'explique le délai d'un an entre la commercialisation du Dewoitine au 1/50 et l'acte de naissance officiel de la série. Il est vrai que les constructeurs n'ont bien souvent plus d'archives, aussi est-il nécessaire de lancer un programme de recherches. La plupart du temps c'est encore au Musée de l'Air, et ultérieurement au Service historique de l'armée de l'Air, que les éléments essentiels sont découverts même si les publications étrangères, en particulier les plans MAP sont aussi mis à contribution. Cette difficulté pour obtenir de la documentation précise est d'ailleurs également rencontrée par les commentateurs de l'époque. Ainsi même l'IPMS-UK indiqua dans son analyse du Bloch 152 que *« la fidélité est difficile à vérifier »* (11).

« Notre programme initial était de huit modèles, quatre chasseurs et autant de bimoteurs, devant le succès de cette série dès sa naissance, il y a de fortes chances pour que – dès cette année – nous augmentions substantiellement le nombre des avions offerts ». Et en page centrale, ce sont les huit appareils originaux qui sont illustrés avec une présentation de Roland de Narbonne qui détaille à nouveau les difficultés qu'il a eu à reconstituer les archives (12). Plus significative peut-être, est l'insistance sur le 1/72 qui permet à ces maquettes *« de s'intégrer parfaitement aux collections existantes »*. Faut-il établir un parallèle avec Revell dont on connaît l'influence indirecte sur Heller (13) et qui a viré au 1/72 dès 1963 avec un B-17 qui fait partie des kits rebâtés par Heller dans la gamme Heller-Revell ? En cette année 1966, un MB.152, un MS.406, un Curtiss H-75, un D.520, un LeO 45 (avec un curieux boxart qui évoque presque un « box » de Forteresses Volantes), un Bloch 174 et un Amiot 143, ains que l'avion d'assaut Breguet Bre 693, sont ainsi produits au 1/72.

Certains de ces modèles sont dépourvus d'aménagements intérieurs. Pourquoi ? il semble que ce soit tout bêtement pour cause… d'absence de documentation. À cette époque, Heller est encore (si l'on pardonne cet emprunt de l'auteur à la modernité du XXI[ème] siècle) une *start-up* qui doit donc réagir rapidement aux desiderata du marché. Un besoin en avions français de 1940 a été perçu, alors c'est maintenant qu'il faut les faire. L'intervention de Roland de Narbonne a convaincu qu'il faut abandonner le 1/50 pour l'échelle internationale du 1/72, mais il ne faut pas perdre de temps. Donc il faut faire au mieux avec la documentation disponible. Et comme Heller est une marque très fière de la fidélité et du réalisme de ses modèles (tous ses modèles de prototypes français modernes ont été applaudis y compris par les fabricants des vrais avions), il est inimaginable d'inventer des intérieurs et comme Heller ne met pas de pilote dans ses boîtes, pas question non plus de se résigner à « l'humanoide assis sur une planche », courammment pratiqué par la concurrence. Si on ne sait pas, on ne fait pas. La conséquence curieuse de cette logique poussée à l'extrême, c'est que M. Audren admet avoir eu des difficultés à imposer les verrières de la gondole de l'Amiot 143 auprès des décideurs. « *Trop compliqué* », lui avait-on répondu à l'époque mais il avait bien compris qu'il fallait entendre « *trop cher* ». De même comme il faut réagir vite, les raccourcis sont de mise et M. Trochain basera une partie de l'étude du H-75 sur l'excellent P-40B au 1/48 tout juste commercialisé par Monogram ! Une astuce amusante de ce kit réside dans les volets d'intrados prédécoupés. Ainsi, selon la notice *« vous pouvez présenter votre appareil volet d'intrados baissé : pour ce faire il vous suffit de plier le volet suivant son articulation, les volets d'intrados se trouvant sur l'aile inférieure »*. La critique apprécia modérément ce modèle qui fut commercialisé en même temps que le P-36 d'Aoshima : *« ni le kit Heller ni celui d'Aoshima ne sont exempts de défauts mais ils peuvent l'un comme l'autre devenir de belles maquettes »* jugeait par exemple W.R. Matthews dans *Flying Review* (14). On trouvait d'ailleurs déjà des pinailleurs, parmi lesquels Gaston Botquin dans *His-Air-Dec News* *« Cet avion est labellisé H-75A-3* [par Heller], *mais c'est en fait un A-1 à cause du moyeu d'hélice fourni…bien que je doive admettre que quelques A-2 avaient cette hélice…il est supposé représenter le H-75C1 n° 130 de Marin La Meslée. Il est vrai que ce pilote fit la majeure partie de la bataille de France sur ce n° 130 (qui est un A-2 à cause de son numéro de série pris entre 100 et 200)…* » (15).

Heller est importé aux USA par une société du nom de Buzco, comme en témoigne cette publicité extraite de « Scale Modeller ».

Petits papiers 67…

Regardons maintenant l'introduction du catalogue 1967, toujours signée de Leo Jahiel : « *Ensuite, Heller a lancé au début de 1966, la série Heller Musée 1/72, offrant d'emblée des modèles entièrement inédits* ». C'est bien aussi l'avis du *Camouflage Air Journal* qui commence ainsi son analyse du Bloch 152 « *…la série Musée, consacrée à la production militaire française de 1939-1940…comble de manière heureuse une lacune totale jusqu'alors dans l'industrie des modèles réduits en plastique* » (16). On notera donc comment de concert l'industriel et l'amateur français oublient les deux

produits anglais de 1963-64 ! Laissons continuer M. Jahiel : « *Au fil des mois, la qualité de ces maquettes a progressé dans des proportions telles que certains experts n'ont pas hésité à parler de perfections au sujet desquelles aucune critique ne peut être faite* ». M. Jahiel cite ici sans le nommer le critique maquette de *Flying Review*, qui dans le numéro de septembre 1966 survole ainsi les nouveautés Heller Musée « *the Amiot 143 bomber being a particularly outstanding product which it is impossible to criticise* » (le bombardier Amiot 143 [est] un produit particulièrement remarquable sur lequel il est impossible de critiquer quoi que ce soit). « *Pour Heller, la perfection reste un mot : nous espérons faire mieux encore. Cette série Heller Musée sera élargie de huit modèles en 1967* ». Bizarrement seules sept nouveautés sont annoncées dont le Potez 63 apparu dans le catalogue 1964 (17) : Mureaux 117, Caudron C.714, MS.230, Potez 631, Potez 63.11, Bloch 210, Potez 540. Le plus étrange, c'est qu'une publicité parue en octobre 1966 dans *Flying Review* annonçait fièrement « *12 nouveaux modèles pour 1967* », ce qui recoupait une annonce faite au magazine américain *His Air Doc* selon laquelle Heller se donnait comme objectif de produire 20 kits « France 1940 ». Un détail en passant, le Potez 63 commercialisé contient 86 pièces alors que selon *Air et Cosmos* (18), celui annoncé en 1964 en aurait eu 60, ce qui suggère bel et bien un kit simple au 1/48, comparable à ceux d'Artiplast et alors reboîtés par Heller; on peut donc imaginer une co-production avant que ce ne soit à la mode (Swordfish/Espadon : 62 pièces; Walrus/Marsouin : 67 pièces).

Le catalogue de 1966 comportait une superbe page centrale présentant toute la gamme, illustrée par les magnifiques peintures de Paul Lengellé.

Dans les boîtes

Cette nouvelle gamme se traduit en effet par un niveau de détail alors jamais vu dans la maquette plastique. Sur le Bloch 210, ce ne sont pas moins de 15 pièces qui permettent de détailler l'intérieur, jusqu'aux bouteilles d'oxygène (mais curieusement les tourelles restent vides). Sur les LeO 45, on atteint les 19 pièces d'aménagements intérieurs. Si l'on pense qu'à la même époque les pilotes de He 177 Airfix ou d'Emily Frog-Hasegawa sont bien contents d'avoir une chaise sur laquelle s'asseoir ! Parlons-en justement des pilotes. Pour la série de monomoteurs de 1966, un petit moule spécial comprenant deux figurines de pilotes (identiques) fut réalisé. Il ne servit jamais que pour ceux-là et en principe, les maquettes Heller n'ont depuis ce temps-là jamais inclus de pilote (il y a des exceptions comme les jets au 1/48 qui eurent également droit à leur mini-moule « pilotes »).

Les notices de montages subissent également des évolutions. À l'origine sous-traitées, elles se retrouvent entachées d'erreurs (sur le Curtiss H-75 la référence est donnée comme « 2094 » au lieu de « L094 », et la vitesse de l'engin est évaluée à « 920 km/h »; sur le Bloch 152, la référence est tout bonnement oubliée), aussi fait-on appel pour les multimoteurs, dont les assemblages sont forcément plus complexes, à UPE. Ceci est particulièrement visible pour la gamme 67, comme le Potez 63.11 ou le Bloch 210 qui bénéficient d'une ergonomie améliorée à base d'encadrés à bords arrondis en parfaite synergie avec le design du catalogue de la même année. Par contre, le recto des notices, lorsqu'il y a la place est laissé vierge. Ces notices sont bien perçues par les commentateurs « *la notice* [du Bloch 174] *est un modèle de clarté* » s'exclame l'auteur de l'analyse dans le magazine de l'IPMS-UK (19). Pour *Airfix Magazine*, toutefois « *les détails de construction de la notice* [du LeO45] *n'étaient pas à nos yeux adéquats. Le texte est en français ce qui peut poser problème à ceux qui ne sont pas familiers de cette langue* » (20). Ultérieurement, on assistera donc à une réinternalisation de cette fabrication qui sera désormais réalisée à « l'imprimerie Heller » (créditée comme telle sur les notices). Exit donc les encadrés arrondis, mais bienvenue aux traductions en anglais et en allemand, dont l'absence avait été critiquée par la presse étrangère.

Quant aux décalques, dessinées au format 2:1 sur une machine Olympic, elles font l'unanimité contre elles, brillantes, incomplètes, mal dimensionnées. On citera ici seulement le *Camouflage Air Journal* qui conclura son analyse du Bloch 210 lapidairement : « *prix élevé... niveau de décals très bas* », pour enfoncer le clou lors de son analyse du Potez 63, « *si nous consentons à payer cher cette maquette, au moins aimerions-nous avoir des décalques satisfaisantes* ». Pour R. de Narbonne, qui est à l'origine des décalques (imprimées par UPE), le problème venait de Heller qui « *tirait trop les coûts vers le bas, résultat avec les prix qui nous étaient faits, on ne pouvait pas faire la qualité que l'on aurait souhaitée* ». Heureusement, Max Abt et ESCI vont vite prendre le relais.

Suite et fin dans le prochain numéro

Notes

1 – *Frog Model Aircraft 1932/1976*, par Richard Lines et Leif Hellström. New Cavendish, 1989.

2 – « *Famous Fighters* » était le titre de l'une des collections du fabricant américain Aurora. On se copie à peine dans le marketing !

3 – *RAF Flying Review*, décembre 1963.

4 – *RAF Flying Review*, avril 64.

5 – *Aeromodeller*, février 1964.

6 – *RAF Flying Review*, mai 1965.

7 – Dixit le catalogue 1964.

8 – *RAF Flying Review*, juillet 1966.

9 – *His-Air Doc News*, août/septembre 1966.

10 – *Camouflage Air Journal*, novembre-décembre 1967, sous la plume du Dr Mons.

11 – *IPMS-UK Magazine*, mai 1966.

12 – Ce n'était pas tout de constituer des archives fiables, encore fallait-il qu'elles soient correctement utilisées derrière : il a été ainsi rapporté à l'auteur que les illustrations étaient remises au bureau d'études tronquées volontairement de leur légende pour que les dessinateurs « *ne perdent pas de temps à lire* » !

13 – Voir l'historique de Heller cité en bibliographie.

14 – *Flying Review*, novembre 1966, accompagné de 11 profils couleur.

15 – *His Air Doc News*, avril-mai 1967.

16 – CAJ article sur le Bloch 152 op.cit.

17 – À noter que dans l'analyse des deux kits faite par *IPMS-France Journal* vol. II n°1 (hiver 67/68), il est indiqué « *on attend pour l'an prochain les* [Potez] *633 et 637* ». Cette information n'est reprise nulle part ailleurs. Alors, rêveries du commentateur ou indiscrétion non résiliée ?
Étant l'auteur de ces lignes, il me semble nécessaire de me justifier : cette information m'avait été communiquée lors d'une visite à l'usine de Trun (C.IF).

18 – *Air et Cosmos* op.cit.

19 – *IPMS-UK Magazine*, décembre 1966.

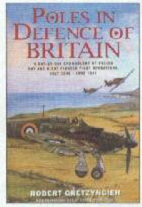
20 – *Airfix Magazine*, septembre 1967.

Aéro Bibliothèque

I had a (Reich) dream !

Justo Miranda persiste dans son délire psycho-dysleptique avec un nouveau volume (n° 19) consacré aux chasseurs avancés de Focke-Wulf, qu'il poursuit jusqu'en... 1957 avec les dérivés (mais alors, lointains...) soviétiques et même anglais.
Cet exercice de style pourrait être amusant s'il ne traduisait pas une espèce de fascination pour la machine de guerre nazie, que nous n'arrivons pas à classer sur une échelle allant de la simple curiosité scientifique au regret teinté de mélancolie.

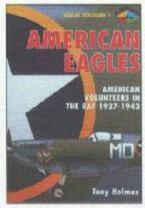
Reichdreams n° 19 – J.Miranda & P.Mercado – J.Miranda, C/Tutor 53 Bj C, 28008 Madrid, Espagne – Prix : USD 25,oo + USD 4,oo port (UE).



L'espoir retrouvé

Phénomène de mode ou hasard du calendrier des éditeurs ? Quoi qu'il en soit, les Polonais sont très à l'honneur actuellement. L'ouvrage de Grub Street est en quelque sorte un prolongement logique de *The Lost Hopes*, que l'on avait présenté ici au début de l'année. Voici maintenant les Polonais engagés dans la bataille d'Angleterre et même au-delà, puisque le récit s'étend jusqu'en juin 1941.
Le livre est bâti selon un schéma désormais classique : une chronologie au jour le jour des combats, émaillée de nombreux récits personnels, avec dans la majeure partie des cas, quelques informations sur « ceux d'en face ». Les comptes rendus ont été publiés tels qu'ils ont été rédigés à l'origine, c'est-à-dire par des Polonais maîtrisant plus ou moins bien la langue de leur pays d'adoption; cela donne quelques tournures parfois cocasses...
Les annexes sont particulièrement bien fournies (toutes les pertes, toutes les victoires, tous les *scrials* des Hurricane...). Par contre, les photos...., mais c'est Grub Street !

Poles in Defence of Britain – R.Gretzyngier – Grub Street, Londres.



Les Yankees à l'heure du thé

À mi-chemin entre un album et un livre, c'est-à-dire tout à fait dans la tradition de *Classic Publications*, cet ouvrage sur les volontaires américains dans la RAF possède beaucoup d'atouts, en particulier une iconographie impeccable tant par sa pertinence et son originalité que par sa qualité.
Le texte, qui n'est pas l'élément essentiel du livre, constitue un fil conducteur pour offrir des points de repère au lecteur; quelques anecdotes et récis sont inclus dans des encadrés. Les profils en couleur sont d'excellente facture.
Très bon rapport qualité/prix.

American Eagles (1), American Volunteers in the RAF 1937-43 – T.Holmes – Classic Publications.

Russian Beagles

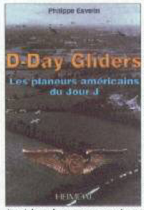
Le n° 13 de la série d'*Ace Publications* comble une sérieuse lacune. Appareil au moins aussi important que le MiG-21 au sein des forces aériennes du Pacte de Varsovie, l'Il-28 a curieusement été négligé par les auteurs et éditeurs. Cette petite monographie (en polonais, avec légendes en anglais) offre de nombreux plans, un « *walky-aroundsky* » avec quatre pages de photos couleur. Côté décorations, ce n'est pas exceptionnel et les profils sont même plutôt moyens, mais pour détailler une maquette, cet ouvrage est indispensable.

Iljuszyn Il-28 « Beagle » – P.Skulski – Ace Publ., PO Box 33, ul. Powstancow Slaskich 50, 53-350 Wroclaw 15, Pologne. Prix non communiqué.

La chasse allemande à l'heure du thé

On a longtemps attendu la suite, après la sortie de la dernière section du Volume One. La voici, avec le premier des quatre tomes consacrés à la Luftwaffe dans la bataille d'Angleterre.
La formule reste, bien sûr inchangée : peu de texte, beaucoup de photos et un excellent échantillonnage de camouflages et marques.

Jagdwaffe, Battle of Britain Phase One, July-August 1940 – E.Mombeek et al – Classic Publ.

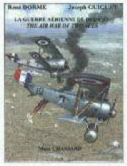


Ça plane pour eux ?

Cet ouvrage est dédié aux planeurs du Jour-J, ainsi, bien sûr, qu'à leurs équipages et à leurs « passagers ».
L'ensemble est assez joliment présenté avec une particularité : un texte double, français et anglais (disons plutôt, américain...). Après un rappel à propos de la genèse du vol plané (Dieu merci ! on ne remonte pas à l'incontournable Léonard de Vinci, celui dont les projets saugrenus occupent au bas mot le premier tiers de toute encyclopédie de l'aviation qui se respecte...), l'auteur passe en revue les divers modèles de planeurs et l'entraînement des recrues. La seconde moitié de l'ouvrage est consacrée aux différentes missions du « D-Day », traitées de manière indépendante.
Le récit est précis, bien documenté et vivant. Toutefois, il est traité d'une manière un tantinet « hollywoodienne », quelque peu idyllique, en occultant les énormes pertes subies tant à l'entraînement qu'au combat (si on peut dire, car la proportion de soldats tués avant même d'avoir rencontré l'ennemi est proprement hallucinante).
L'iconographie est remarquable : photos superbes et affiches en couleur. À elles seules, elles justifient l'acquisition de l'ouvrage !

D-Day Gliders, Les Planeurs Américains du Jour J – P.Esvelin – Heimdal, Bayeux.

En souscription



La Guerre Aérienne de Deux As – M.Chassard
La biographie de deux as de 14-18, René Dorme (23 victoires confirmées et 29 non confirmées en dix mois) et Joseph Guiguet, au destin étroitement mêlé. Plus de 200 photos, 240 pages (240x300).
En souscription : FRF 300,oo + FRF 20.oo (port)
Éditions Oza, 33 rue Malhesherbes, 69006 Lyon.
Parution : mars/avril 2002.

Combats Oubliés du Ciel des Ardennes et de la Marne – F. et P. Roger
Récit au jour le jour des opérations aériennes du 15 mai au 14 juin 1940 : 144 pages (120x240), 65 photos, 32 profils couleur.
En souscription jusqu'au 15.09.2001 : FRF 130,oo (+ FRF 20,oo port), au lieu de FRF 160,oo (+ port).
P. Roger, 13 allée des Framboises, 06440 Lumes.

Bien que les annonceurs soient rigoureusement sélectionnés, la rédaction d'Aéro-Journal décline toute responsabilité en cas de retard, d'annulation ou de quelque autre problème concernant les parutions annoncées en souscription dans ces colonnes.

Jurassic

S'il est un homme à pouvoir prétendre avoir remporté la bataille d'Angleterre, c'est bien Keith Park. À cette période, il commande le N° 11 *Group*, responsable de la défense de Londres. Cette biographie présente un regard nouveau sur cette immense controverse des « *Big Wings* » qui a tant agité la RAF.

Park – V.Orange – Grub Street, Londres.

Les coups de cœur du bimestre

De France et de Navarre

Annoncé en souscription dans l'un de nos précédents numéros, l'ouvrage est désormais disponible. Ce livre est le fruit de neuf années de recherches menées par un passionné amateur, avec ce que cela comporte de points très positifs (pas de préoccupation de rentabiliser son temps, passion du détail...), mais aussi malheureusement négatifs. C'est idiot à dire, mais le principal défaut de ce livre est finalement d'être trop complet, donc trop gros (720 pages), donc trop cher (FRF 700,oo port inclus). Or, pour un tel prix, le lecteur peut se permettre de poser certaines exigences, notamment en ce qui concerne la grammaire et la typographie. Parti pris à Aéro-Journal, nous n'aimons pas les photos au format timbre-poste : certaines auraient mérité meilleur sort, d'autres ne semblaient pas indispensables.
Cependant, comme rien n'est parfait (heureusement, ça nous filerait des complexes...), nous avons décidé de classer cet ambitieux projet (édité à compte d'auteur) dans nos coups de cœur. Ce n'est pas si souvent que nous proposons à nos lecteurs des livres sur l'aviation française. Alors, ne boudons pas notre plaisir !
Cela posé, cet ouvrage nous conduit à travers les nombreux méandres qui partent des escadrilles 95 et 153 de 1914 pour arriver à l'escadron 1/3 *Navarre* actuel, en passant par toutes les filiations complexes intermédiaires. Ainsi, on retrouve cette unité en France en 1940, à Dakar, en AFN, puis en Indochine et à Suez et enfin en Bosnie.

Historique de l'escadron de chasse 1/3 Navarre – Adj. A.Denis – EC 1/3, BA 133, BP 334, 54201 Toul-Cedex.

J'ai lu leur aventure

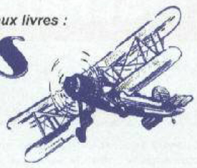
Deux coups de cœurs pour le prix d'un !
Comment résister à ces petites chroniques de Jean Hallade qui, tout à la fois, nous enchantent et nous émeuvent ?
Certes, on est à cent lieues des grandes batailles homériques qui ont changé le sort du monde. Mais, ces grandes batailles ne sont que la somme de petits combats individuels de l'homme comme la machine, contre le sort ou contre un autre homme.
Jean Hallade sait les conter mieux que quiconque, ces petits combats et ils nous les distille depuis maintenant plus de 30 ans. Le temps a passé depuis *Les Ailes dans la Tourmente*, mais le style et la verve sont restés.
Voici son petit dernier où se rencontrent pêle-mêle des aviateurs anglais, japonais, américains, allemands ou français. Quelle que soit la langue qu'ils parlent, leur préoccupation demeure la même : survivre !
Ce fut l'unique pensée d'Alan Magee, projeté hors de son B-17 sans parachute à 6 600 mètres d'altitude. Évidemment, tous n'auront pas cette chance et, parmi ceux qui l'ont eu, l'un d'entre eux, le « Kamikaze » Riujy Nagetsuka, ne l'aurait peut-être pas souhaitée...

Aviateurs dans l'Aventure – J. Hallade, 63 rue de la République, 02300 Marizelle-Bichancourt – Prix : FRF 140,oo + FRF 10,oo port.

Pour commander tous vos nouveaux livres :

DRIVERS

La Librairie Passion



Passez commande de vos nouveaux livres : envoi en recommandé 48 h!

AVIATION FRANCAISE

-Les Caudron Renault/ Docavia (F) **380 F**
-Les Avions Caudron Vol1/ A Hauet (F) **350 F**
-Vols d'Essais- Le centre d'Essais en Vol de 1945 à 1960 / JC Fayer (F) **315 F**
-Le Grand Cirque 2000/ Pierre Clostermann (F) **198 F**
-L'Armée de l'Air en Indochine (1945-1954)/ Philippe Gras (F) **290 F**
-Ils étaient là ... (l'armée de l'air sept 39-juin 40)/ J & P Martin (F) **399 F**
-Mes carnets Juin1940-Aout 43 / René Mouchotte (Réedit.)(F) **149 F**
-René Couzinet, de Lindberg à Mermoz / Caloyanni (F) **139 F**

AVIATION ALLEMANDE

-Mistel - German Composite Aircraft & Operations 1942-45 / Forsyth (A) **449F**
-Jagwaffe-Battle of Britain Vol 2 Section1 / Mombeek(A) **169 F**
-Defenders of the Reich-JG1 Vol 1 1939-42 / Mombeek (A) **229 F**
-Heinkel He 219 An illustrated History of Germany's Premier Nightfighter / R Remp (A) **339 F**
-Messerschmitt Me 410 in detail/ J Nowicki (A/PL) **129 F**
-Augsburg's Last Eagles (Eagle File N°3) / B Green (A) **250F**
- Messerschmitt Bf 109K (Japo) Camouflage & Marking (A) **175 F**
- Messerschmitt Bf 109 G (Muschroom Model Mag N°1) Michulec (A) **109 F**
-Messerschmitt Bf 110 (Walk Around N°23) (A) **129 F**
-Focke Wulf Fw 190 A/F (Walk Around N°22) (A) **129 F**
-Jagdgeschwader 2 Coll.Osprey Aviation Elite 1 / J Weal (A) **169 F**
-Me 262 (Classic Publication) Smith & Creek (A) (4 volumes)Le vol. **389 F**

AVIATION AMERICAINE

-The Mighty Eight the Colour Record / R Freeman (A) **300F**
-American Eagles-American volubteers in the RAF 1937-43 / T Holmes (A) **169 F**
-56 th Fighter Group Coll Osprey Aviation Elite 2 / R Freeman(A) **169F**
-F80 Shooting Star Units over Korea : Frontline Colours N°5 / Thompson (A) **169 F**
-Night Wings USMC Night Fighters 1942-60 (A)(Squadron Special) **110 F**
-Air War over North Viet Nam (Squadron Special) Toperczer (A) **119 F**
-Mig Alley-Air to air combat over Korea (Squadron Special) / Davis (A) **119 F**
-Douglas A4E/F Skyhawk in Navy Service/ S Ginter (A) **250 F**
-F117A Nighthawk (Walk Around N°26) (A) **129 F**

AVIATION ANGLAISE

Hawker Sea Hawk (4+ Pub) **98 F**
-Spitfire Mark V in action/P Caygill (A) **250 F**
-Spitfire, The History / EB Morgan & E Schacklady (A) **450 F**
-Spitfire Griffon : Comprehensive guide for the modelier (A) **219 F**
Collection Warpaint (A) :
-n° 29 Hawker Sea Hawk **115 F**
-n° 30 Avro Vulcan **115 F**
-n° 31 RAF/RN Phantom **115 F**

AVIATION ITALIENNE

Coll. Ali D'Italia (I/A) **110 F le vol**
-n°16 Reggiane Re 2005
-Ali e Colori N°3 Fiat G50 **89 F**

AVIATION PAYS DE L'EST

-Mig17 & Mig19 Units of the Vietnam War (Combat Aircraft N°24) (A) **125 F**
-Conflict in the Balkans (Combat Aircraft N°25) (A) **125 F**
-White Eagles The Aircraft, Men & Operations of Polish Air Force 1918-39 / Belcarz & Peczkowski(A) **339 F**
- Tupolev TB-3 & Petlyakov Pe-8 (F) **240 F**
-Polikarpov I-16 / Leia presse (F) **290 F**
-Ilushin IL-76 (Aerofax) / Komissarov & Gordon (A) **239 F**
-Mikoyan-Gurevich Mig 15 (Aerofax) / Gordon (A) **205 F**

DIVERS

-Japanese Aircraft Interiors 1940-45 / Mikesh (A) **499 F**
- La Bataille de Midway (Hors Série Aeroéditions) (F) **69 F**
-N° 91 "Nigeria" Squadron (Aviation Elite N°3)/ Hall (A) **169 F**
-Leitolaivue 24 (Aviation Elite N°4)/ Stenman (A) **169 F**
-Arab-Israeli Air Wars 1947-82 (Combat Aircraft N°23/ (A) **125F**
-Mitsubishi Rikko Betty units in WWII (Combat aircraft N° 22)(A) **125 F**
- Camouflage & Markings The Israeli Air Force 1967-01/ R Ball (A) **185 F**
- Les Yaks du Normandie-Niemen/ Ailes de Gloire N°4 (F) **60F**

Pour commander vos livres par correspondance

Passez commande par courrier sur papier libre, par téléphone, par fax ou par internet - Frais de port pour la France Métropolitaine : 30F jusqu'à 300F de commande, 45F au delà de 300F (Pour l'étranger nous consulter) - Paiement : par chèque à l'ordre de «Drivers», par CB, ou contre remboursement

DRIVERS – 12bis, rue Baronie – 31000 TOULOUSE
Tél : 05 61 22 81 11 – Fax : 05 61 22 81 63
web : www.drivers.fr

Prochain numéro

DOSSIER :

LES AS DE LA LUFTWAFFE

Pour répondre à toutes les questions que vous vous posez :
Les victoires de la Luftwaffe sont-elles un mythe ou une réalité ? Comment étaient-elles homologuées ? Le front de l'Est était-il le « paradis des chasseurs » ? etc.
Et bien sûr, des biographies d'as et de nombreux profils d'avions.

Au catalogue

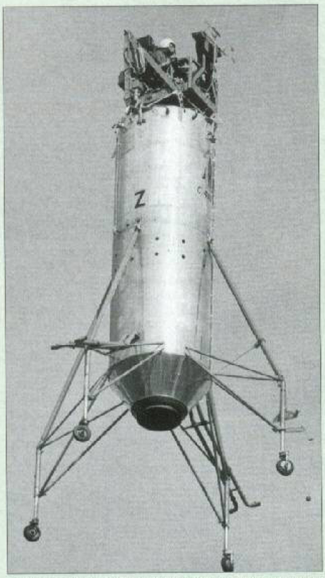
Camouflage et marques N° 1
12,04 euros (79.- F) + port
Métropole : 0,76 euro (5 - F)
DOM/TOM & CEE : 1,07 euro
Autres pays : 1,37 euro

Ils étaient là...
60,83 euros (399.- F) + port
Métropole : 6,10 euros (40.- F)
DOM/TOM, CEE : 7,62 euros
Europe autre : 9,15 euros
Amériques, Afrique : 15,24
Asie, Océanie : 22,87 euros

La bataille de Midway
Hors-série n° 2
10,52 euros (69.- F) + port
Métropole : 0,76 euro (5.- F)
DOM/TOM & CEE : 1,07 euro
Autres pays : 1,37 euro

Disponible en kioque jusqu'au 25 août 2001

Abonnement



– Simone, largue les amarres, je vais chercher le dernier numéro d'Aéro-Journal.
– Marcel, reviens, j'ai les mêmes à la maison [*évidemment, elle l'avait abonné pour son anniversaire*].

BON DE COMMANDE

à photocopier, à recopier sur papier libre ou à découper et à retourner rempli avec votre règlement à

AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry
32500 Fleurance

☐ **Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 21 au n° 26 inclus** : France 32,78 euros (215.00 F) - CEE, Suisse, DOM-TOM 37,35 euros (245,00 F) - Autres pays 41,16 euros (270,00 F), air mail.

☐ **Je souhaite recevoir :**
__ **exemplaire du/des n° 2 / 5 / 7 / 13 / 18** - Chaque numéro : 6,56 euros (43.- F) port inclus (tous pays).
__ **exemplaire(s) du livre *Camouflage et Marques Français 38/45*** - voir tarifs ci-dessus.
__ **exemplaire(s) du livre *Ils étaient là...*** - voir tarifs ci-dessus.
__ **exemplaire(s) du hors-série n° 2 *La Bataille de Midway*** - voir tarifs ci-dessus.

Nom :_____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code postal : _____ **Ville :** _____ **Pays :** _____

Ci-joint, mon règlement de F. _____ **ou euros** _____ **(merci de préciser la devise)**

Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles)

☐ **Carte : Visa – MasterCard n°** _____ **Date d'expiration :** _____

☐ **Fait à**_____ **le**_____ **Signature**

Les canons aboient...
... les Gladiator passent.

Fiat CR.32quarter (MM.4666)
160e *Squadriglia*
Sorman (Libye), août 1940.

Gloster Gladiator Mk. I (L8009)
N° 80 *Squadron*
Flying Officer Peter G. Wykeham-Barnes
Mersa Matruh, août 1940.

© P.A. Tilley - 2001

Le 4 août 1940, en fin d'après midi, quatre Gloster Gladiator appartenant au B *Flight* du N° 80 *Squadron* décollent de leur base en Égypte. Leur mission est l'escorte d'un Lysander du N° 208 *Squadron* qui doit aller reconnaître des positions italiennes sur Bir Taieb el Esem, situé à environ une cinquantaine de kilomètres à l'intérieur de la Libye, alors colonie italienne. La patrouille anglaise est conduite par le *Flight Lieutenant* Marmaduke "Pat" Pattle à bord du Gladiator K7910. Son ailier est le *Flight Sergeant* Johnny Lancaster (K7923). La seconde section est menée par le *Flying Officer* Peter G. Wykeham-Barnes (L8009), déjà titulaire de deux victoires remportées le 19 juin 1940 contre des Fiat CR.42 – les premières du N° 80 *Squadron*; il a comme ailier le *Sergeant* Kenneth Rew (K7908).

À 18 h 15, les cinq avions approchent de la position ennemie, quand le Lysander est tout à coup menacé par une formation de sept avions italiens. Alors que les Anglais redoutent de voir affronter des Fiat CR.32, ils s'aperçoivent qu'ils ont affaire à des Breda 65 d'attaque appartenant à la 159e *Squadriglia* (12e *Gruppo Assalto*) du *Capitano* Antonio Dell'Oro qui dirige cette formation qui se scinde en deux sections, une de quatre avions et l'autre de trois. Coïncidence, ces avions italiens reviennent alors d'une mission d'attaque sur les positions britanniques et sont escortés par des Fiat CR.32 de la 160e *Squadriglia* commandée par le *Capitano* Duilio Fanali.

Wykeham-Barnes crie « *Tally Ho* » et plonge sur la première formation de quatre Breda qui menace alors directement le Lysander. Il engage le Breda situé sur la gauche, tire une courte rafale; l'avion italien prend feu et pique vers le sol. Rew, de son côté, attaque le Breda se trouvant à droite, mais avant qu'il ait pu tirer la moindre cartouche, il est abattu par Fanali. Un combat tournoyant s'engage et très vite Wykeham-Barnes revendique la destruction d'un Fiat. Son avion est cependant sérieusement touché par le tir du *Maresciallo* Romolo Cantelli et il doit évacuer son Gladiator. Il est récupéré le lendemain par une patrouille anglaise du 11th *Hussars*.

Quant à Pattle et Lancaster, ils ne tardent pas à entrer dans la mêlée en attaquant la seconde formation de trois Breda. Pattle a tôt fait d'envoyer un avion au tapis, revendiquant ainsi la première victoire d'une longue liste estimée à une cinquantaine d'avions abattus. Quant à Lancaster, son combat s'achève vite. Touché au bras et à l'épaule par le tir de Cantelli, il rompt le combat et parvient à rejoindre Sidi Barrani où il détruit son avion à l'atterrissage.

Pattle est alors épinglé à son tour par les Fiat CR.32. Il en descend un avant d'être attaqué par douze Fiat CR.42 venus en renfort. Il finit par succomber sous le nombre et à 19 h 15, il saute en parachute. Tout comme Wykeham-Barnes, il est recueuilli par le 11th *Hussars* le lendemain.

Ce 4 août est le début de la carrière étonnante de Pattle, le premier as britannique au palmarès, mais aussi de celle de Wykeham-Barnes, futur as également (17 victoires dont 3 en collaboration) et qui prendra sa retraite en 1969 avec le grade d'*Air Marshal* et le titre de Sir Peter Wykeham-Barnes (DSO et *Bar*, DFC et *Bar*).

Andrew Thomas

Dragon des Caraïbes

Insigne de l'*Escuadron de Caza*.
Ramfis était le prénom du fils du dictateur Trujillo.

North American F-51D (FAD 1900)
Escuadron de Caza
San Isidoro
Republique Dominicaine, 1970.

© P.A. Tilley - 2001